MEMORIA INTEGRADA
2025



LATAM

ÍNDICE

01 PRESENTACIÓN

/03
07 Destacados
08 Carta del CEO

02 QUIÉNES SOMOS

/11
12 Grupo LATAM
14 Propósito
15 Estrategia
16 Modelo de generación de valor
17 Un recorrido por la historia
19 Premios y reconocimientos

03 NUESTRO NEGOCIO

/21
23 Contexto de la industria
24 Resultados financieros
27 Perfil de deuda
28 Plan de inversión
30 Información bursátil

04 GOBIERNO CORPORATIVO

/31
33 Estructura de propiedad
39 Directorio
48 Organigrama
49 Principales ejecutivos
54 Directrices corporativos
68 Relación con grupos de interés
71 Políticas financieras

05 OPERACIONES

/75
77 Operación de pasajeros
81 Operación de carga
86 Joint Venture con Delta Air lines
88 Flota

06 CLIENTES

/92
96 Operación de pasajeros
104 Operación de carga
107 Tecnología e innovación
110 Ciberseguridad y protección de datos

07 EMPLEADOS

/113
114 Quienes son el motor del grupo LATAM
118 Gestión de talento
125 Diversidad e inclusión

08 COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

/129
130 Estrategia de sostenibilidad
137 Gestión ambiental
147 Gestión del cambio climático
158 Economía circular
164 Valor compartido

09 SEGURIDAD

/170
172 Seguridad de los clientes
177 Seguridad laboral
183 Seguridad de la aviación civil y patrimonial

10 PROVEEDORES

/187
188 Gestión de la cadena de abastecimiento
197 Selección y evaluación de proveedores
206 Lineamientos
208 Políticas de pago

11 ACERCA DE LA MEMORIA

/210
211 Análisis de materialidad doble
213 Índices de contenidos GRI y SASB
219 Índice de contenidos NCG N°519
220 Glosario
221 Verificaciones externas

12 ANEXOS

/223
224 Quiénes somos
229 Gobierno corporativo
239 Nuestro negocio
279 Proveedores
280 Compromiso con la sostenibilidad
291 Clientes
294 Empleados
304 Acerca de la memoria

13 INFORMES FINANCIEROS

/305
306 Estados financieros
381 Filiales y coligadas
427 Análisis razonado
435 Declaración jurada
436 Malla societaria

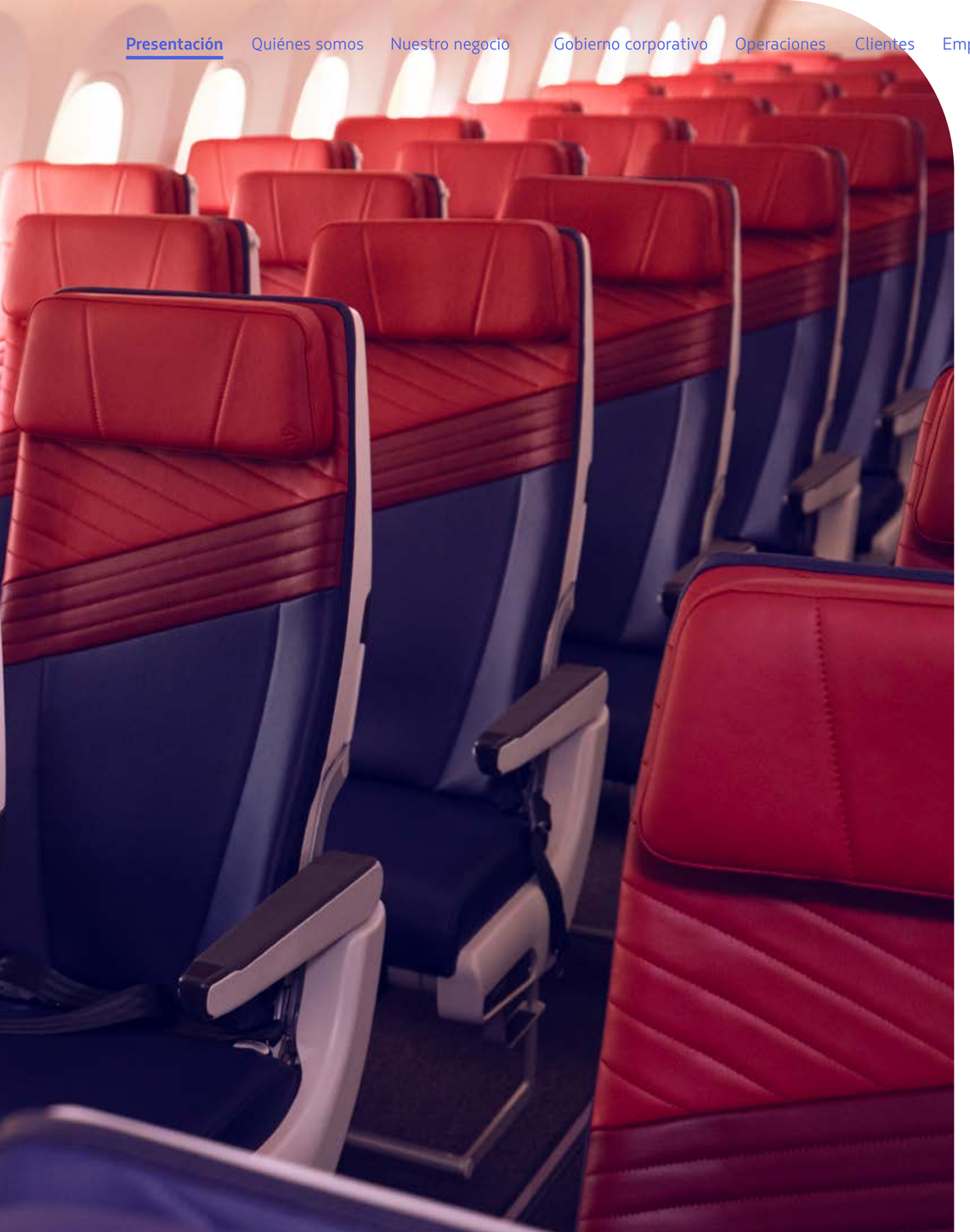
PRESENTACIÓN

01

07 *DESTACADOS*

08 *CARTA DEL CEO*





PRÓLOGO

NCG 519: 12. INFORMES FINANCIEROS
GRI 2-2, 2-3

En esta Memoria Integrada, LATAM Airlines Group S.A. da a conocer sus principales avances y desafíos en 2025, considerando los distintos ámbitos del negocio (económico, social y ambiental), así como las relaciones con sus grupos de interés.

Cabe indicar que los Estados Financieros Consolidados de LATAM Airlines Group S.A., los cuales contemplan la situación financiera al 31 de diciembre de 2024 y 2025, son parte esencial de esta Memoria Integrada y fueron auditados externamente por PricewaterhouseCoopers (PwC). Estos están disponibles en este documento a partir de la página 305 y pueden ser consultados en los sitios web de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) y de Relaciones con Inversionistas del grupo LATAM.

En esta línea, la información proporcionada comprende el período del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2025 y cumple con los requisitos de la Norma de Carácter General (NCG) N°519 de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) de Chile, que modificó la NCG N°461 y la NCG N°30, en sus requerimientos de información de sostenibilidad y gobierno corporativo en las memorias anuales.

Además, la información sobre sostenibilidad incluye las métricas definidas por el Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas. Asimismo, considera el Global Reporting Initiative (GRI), reconocido globalmente como un estándar clave para la divulgación de sostenibilidad. Igualmente, incorpora indicadores del Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) de S&P Global y Ecovadis, los cuales son completados anualmente de manera voluntaria por el grupo LATAM.

Convenciones

Moneda y Cambio

LATAM Airlines Group S.A. mantiene registros contables y elabora sus estados financieros en dólares estadounidenses (US$). En tanto, algunas de sus filiales utilizan pesos chilenos (CLP$), pesos colombianos (COP$) o reales brasileños (BRL$). No obstante, sus Estados Financieros Consolidados incluyen los resultados de sus filiales convertidos a US$.

Por su parte, en conformidad con las Normas Internacionales de Contabilidad (IASB, por sus siglas en inglés), los activos y pasivos consideran el tipo de cambio del final del período. 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

Las referencias a “LATAM”, “LATAM Airlines Group”, la “Compañía” pertenecen a LATAM Airlines Group S.A., y las referencias a “el grupo LATAM” o el “grupo” se refieren a LATAM Airlines Group S.A. y sus afiliadas consolidadas, tanto de pasajeros como de carga. 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 Group); 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.

- ***Filiales de carga***

Esta mención se refiere al conjunto de operadores de carga, es decir, LAN Cargo S.A. (LATAM Cargo Group), 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., actualmente 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.

Verificación independiente

NCG 519 9.2 VERIFICACIÓN INDEPENDIENTE
GRI 2-5

Los contenidos e indicadores asociados a los estándares del Sustainability Accounting Standards Board (SASB), Global Reporting Initiative (GRI) y los sugeridos por el Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA) de S&P Global fueron sometidos a verificación externa por PricewaterhouseCoopers (PwC), lo que garantiza una evaluación independiente, exhaustiva e integral. En tanto, el conjunto de información que ha sido verificada y los estándares utilizados para cada métrica se señalan en las cartas entregadas por los auditores disponibles en las páginas 307, 308 y 309.



Guía para leer la memoria

En esta Memoria Integrada, el grupo LATAM presenta la información correspondiente a cada estándar utilizado, organizada según las etiquetas que se detallan a continuación. Además, para facilitar el acceso a la información, se incluye un consolidado de métricas en dos índices de contenido específico, disponibles en las páginas 214 y 219.

NCG 519
Contenidos de la Norma de Carácter General N° 519 (que modificó la N° 461) y aplica a las memorias anuales chilenas.

SASB
Contenidos para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas del Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

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

CSA
Contenidos sugeridos por la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa 2025 de S&P Global.

Más información

GRI 2-3

Cualquier sugerencia, observación y/o duda con respecto a esta Memoria Integrada puede ser enviada a los correos electrónicos:
investorrelations@latam.com
sostenibilidad@latam.com

DESTACADOS 2025

Desempeño Financiero

Ingresos Totales

US$14.495 MILLONES

+11,2 % VS. 2024

EBITDAR Ajustado

US$4.091 MILLONES

+31,6 % VS. 2024

Utilidad Neta

US$1.460 MILLONES

+49,4 % VS. 2024

OPERACIONES

Negocio de Pasajeros

+8,2%

DE AUMENTO EN LA CAPACIDAD (ASKs)

Negocio de carga

+3,1%

DE AUMENTO EN LA CAPACIDAD (ATKs)

+26
Aviones recibidos en 2025

371
aviones en la flota

CLIENTES

Cargo Airline of the Year (Air Cargo News)

Bienvenido a ir más alto

LATAM PASS

54 millones

DE MIEMBROS EN PROGRAMA DE LEALTAD LATAM PASS

54 puntos

NPS PASAJEROS

58 puntos

NPS PASAJEROS PREMIUM



SOSTENIBILIDAD

5ª aerolínea más sostenible del mundo y 1ª en América.
Reconocida como Top Sustainability Performer en el CSA de S&P Global

Menores emisiones por pasajero y carga transportada
10% más eficiente que el promedio mundial*

Programa Avión solidario
+6.000 personas trasladadas
+350 toneladas de ayuda humanitaria movilizadas en la región

**Más eficiente que el promedio mundial (medido en intensidad de emisiones). Intensidad de emisiones: KgCO2/100RTKt. RTKt: RTK+RPK. Fuente: IATA Net Zero Progress Report (última edición disponible).*

CARTA DEL CEO

GRI 2-22



Elevar cada viaje, siempre.

Al mirar hacia atrás y recorrer lo que fue este 2025 seguimos consolidando un modelo y un ecosistema que nos permite ser cada día mejores. Mejores con nuestras personas, mejores con nuestros clientes y mejores con el entorno. Estos tres factores han permitido, en suma, que nuestros resultados mejoren. Y eso es, de manera muy simple, porque no vemos los resultados como un fin en sí mismo, sino como la consecuencia de hacer las otras tres cosas bien.

Creo que muchas veces el mundo corporativo intenta explicar el éxito con fórmulas complejas. Pienso que nuestra estrategia es fácil de explicar, y es sencilla de comprender.

Nuestro principal activo son nuestras personas. El grupo LATAM simplemente no existiría sin ellas. Cualquier empresa, antes de serlo, es una organización social. Si la organización social no es sana, no es fácil hacer que la empresa esté sana. Esta es nuestra primera prioridad. Hacer que las personas del grupo LATAM sientan que lo que hacemos les hace sentido profesional y más importante, personalmente.

Nuestra segunda prioridad son nuestros clientes. Esto significa, no solo decirlo, sino también tomar acciones concretas y conscientes respecto de su experiencia. No se puede mejorar la experiencia sin empatía. Esto solo requiere ponerse en el lugar de los que reciben lo que diseñamos y, de manera crítica, evaluar el diseño.

De todas formas, más allá del diseño, si las personas que lo ejecutan no creen y no se sienten comprometidas, somos conscientes de que la experiencia no funcionará. Por eso, las personas y los clientes, son inseparables.

Este concepto, dentro del grupo LATAM, tiene un nombre provocativo: JETS, como los aviones. Ser JETS significa ser justo, empático, transparente y simple, con nuestras personas y con nuestros clientes. Es, por decirlo de alguna manera, nuestra filosofía de vida.

En tercer lugar, pensamos en nuestro entorno. Las preguntas que nos hacemos son también sencillas: ¿Podemos ayudar, usando nuestros activos y nuestras capacidades, para mejorar y aportar a las sociedades donde participamos? Nuestra estrategia de sostenibilidad nace en respuesta a estas preguntas. Programas como el Avión Solidario, son la manera en la que podemos asumir esta tarea.

Es aquí donde, para mí, el círculo se cierra. Contribuir al entorno es importante para las personas, y solidifica el lazo emocional de ellas con lo que queremos hacer, lo que, al mismo tiempo, contribuye a mejorar la ejecución.



Nuestro propósito “Elevar cada viaje, siempre”. Elevar el viaje de nuestra gente, de nuestros clientes y de nuestro entorno. Estos tres viajes se potencian y creemos, con mucha convicción que si logramos esto, nuestros resultados llegarán, como consecuencia del trabajo que hacemos, día a día enfocados en esto.

Toda esta lógica debe ser testeada. No basta con decirlo, tenemos que demostrarlo. ¿Lo estamos logrando?

Muchos de los indicadores que seguimos marcan el avance:

Elevar el viaje de nuestra gente

En 2025, el índice de salud organizacional (OHI, por sus siglas en inglés), herramienta con la que el grupo LATAM mide esto hace ya casi 15 años, obtuvo su mayor resultado, 83 puntos (4 puntos más que en 2024). Esto sitúa al grupo en el primer decil de empresas, a nivel mundial, que usan este indicador, independientemente de la industria.

Elevar el viaje de nuestros clientes

El NPS (Net Promoter Score), indicador utilizado por el grupo LATAM para medir la disposición de sus clientes a recomendar sus servicios, también alcanzó su registro más alto, 54 puntos, y 3 puntos más que en el 2024. Un nivel sano en cualquier geografía y especialmente dentro de la región.

Elevar el viaje de nuestro entorno

Finalmente, y por segundo año consecutivo, LATAM ha sido reconocido como el grupo más sostenible en todo el hemisferio occidental y número 5 en el mundo.

¿Cómo nos sentimos?

¿Hemos logrado lo que nos proponemos? La respuesta es no completamente. Aún fallamos muchas veces. No puedo hablar de nuestros avances sin parar y reconocer esta realidad y pedir disculpas a aquellos a los que no les hemos cumplido. El camino de la mejora constante es largo y si les puedo prometer algo, es que seguiremos trabajando para ser cada día un poco mejores.

Y ser mejores es la manera que el grupo ha escogido para enfrentar el futuro. Esto se resume, también de manera simple, en decir: “Bienvenido a ir más alto”. Es una invitación a experimentar lo logrado, pero también es un llamado a pensar, decidir y ejecutar elevando nuestro estándar en nuestras prioridades y cada dimensión del grupo.

Ir más alto en conectividad

Durante 2025 transportamos más de 87 millones de pasajeros, consolidando nuestro rol como el grupo de aerolíneas líder de Sudamérica. Expandimos nuestra capacidad en un 8,2% en el año, recibimos 26 aeronaves nuevas, cerrando con una flota de 371 aviones —un crecimiento de 7%— y abrimos 22 rutas adicionales, 15 de ellas internacionales, ampliando la conectividad de la región con el mundo. Sumado a esto, firmamos un acuerdo con Embraer para incorporar estas aeronaves a partir de 2026, lo que nos permitirá profundizar la conectividad regional y ampliar el alcance de la red.

Abrimos nuevas rutas, recibimos nuevos aviones y ampliamos nuestra red porque en el grupo LATAM creemos profundamente en el poder de la conectividad. En una región tan diversa como Sudamérica, conectar no es solo transportar pasajeros: es acercar realidades.

Ir más alto en carga

Nuestro negocio de carga siguió consolidándose como uno de los pilares estratégicos del grupo siendo LATAM Cargo Group reconocida como la mejor aerolínea de carga del mundo por Air Cargo News. Seguimos fortaleciendo nuestra red, optimizando el uso de nuestra flota carguera y utilizando tecnología para mejorar la eficiencia, la flexibilidad operacional y la confiabilidad del servicio. La carga no solo transporta bienes, sino que también desarrollo, oportunidades y crecimiento para la región.

Ir más alto en la experiencia

Durante el 2025 prácticamente completamos la incorporación de Wi-Fi en nuestra flota de corto alcance e incorporaremos Wi-Fi en nuestros aviones de largo alcance (el primero de ellos estará operativo en el primer semestre del 2026). A su vez, inauguramos nuestro nuevo lounge en Lima y anunciamos la transformación de nuestro lounge en São Paulo (que estará listo en el 2027) y que será el más grande de América Latina.

Por otro lado, lanzamos nuestra nueva clase Premium Comfort en nuestros aviones de largo alcance y nuestra nueva clase Premium Business en los Airbus A321 XLR, ambas comenzarán a estar disponibles durante el 2027.

Fuimos distinguidos por sexta vez consecutiva como “Best Airline in South America” por Skytrax y mantuvimos por cuarta vez seguida la clasificación APEX “Five-Star Global Airline”. Además, y por primera vez en la historia de la aviación de Latinoamérica, en marzo del 2026 Skytrax otorgó a LATAM la categoría de 4 estrellas a nuestra operación.

Ir más alto en lealtad

Nuestro ecosistema de fidelización continúa expandiéndose. Hoy LATAM Pass cuenta con casi 54 millones de socios. La lealtad dejó de ser un complemento del viaje: es parte central de nuestra propuesta de valor.

Más que un programa de beneficios, esperamos que nuestros clientes vean en LATAM Pass una plataforma de relación, donde los acompañamos no sólo cuando vuelan, sino en su vida cotidiana.

Ir más alto en transformación

Hoy operamos con niveles de puntualidad, confiabilidad y eficiencia que nos sitúan entre los mejores del mundo. Pero lo más interesante no es el resultado, sino cómo llegamos ahí: usando datos, tecnología y trabajo colaborativo para rediseñar procesos que llevan décadas funcionando igual.

Ir más alto también ha significado atrevernos a cambiar lo que parecía inamovible.

Seguimos transformando a al grupo LATAM desde sus bases lo que nos ha permitido ser más ágiles, eficientes y cercanos al cliente, mientras optimizamos operaciones críticas como mantenimiento, planificación de flota y experiencia de viaje.

Ir más alto en nuestro desempeño y disciplina financiera

Los resultados financieros de 2025 confirman la solidez estructural del grupo. Alcanzamos un margen operativo ajustado de 16,2%, un EBITDAR ajustado de US$4.100 millones —31,6% superior al año anterior— y una utilidad neta de US$1.500 millones.

Crecimos, expandimos márgenes, fortalecimos nuestra caja y consolidamos un balance sólido. Pero más importante que las cifras es lo que nos permiten hacer: invertir, innovar y proyectarnos con confianza. La disciplina financiera no es un fin en sí mismo; es el motor que hace posible todo lo demás.

Lo que viene nos entusiasma. El grupo seguirá incorporando flota, abriendo rutas, fortaleciendo hubs y profundizando la transformación digital. Pero, sobre todo, seguiremos trabajando para que LATAM sea un grupo de aerolíneas que la región sienta propia, cercana y relevante. Con propósito.

Cerramos un muy buen 2025. No solo por lo que logramos, sino por cómo lo logramos: trabajando juntos, pensando en grande y manteniendo siempre al cliente en el centro.

Los invito a recorrer esta memoria entendiendo que detrás de cada cifra hay personas, decisiones y sueños compartidos. Porque cuando decidimos no ponernos límites, no solo volamos más alto sino que invitamos a toda una región a hacerlo con nosotros.

¡Bienvenidos a ir más alto!

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO
LATAM Airlines Group

QUIÉNES SOMOS

02

12 *GRUPO LATAM*

14 *PROPÓSITO*

15 *ESTRATEGIA*

16 *MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR*

17 *UN RECORRIDO POR LA HISTORIA*

19 *PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS*



GRUPO LATAM

NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS
GRI 2-1, 2-6, 3-3

Grupo LATAM tiene operaciones domésticas en cinco países: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Igualmente, conecta las Américas, Europa, África y Oceanía mediante una amplia red.

América Central y del Norte
18

Europa
10

América del Sur
138

África
1

Oceanía
3



170
DESTINOS
10 exclusivos de carga

31
PAÍSES
4 exclusivos de carga

Principales negocios del grupo LATAM

NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS



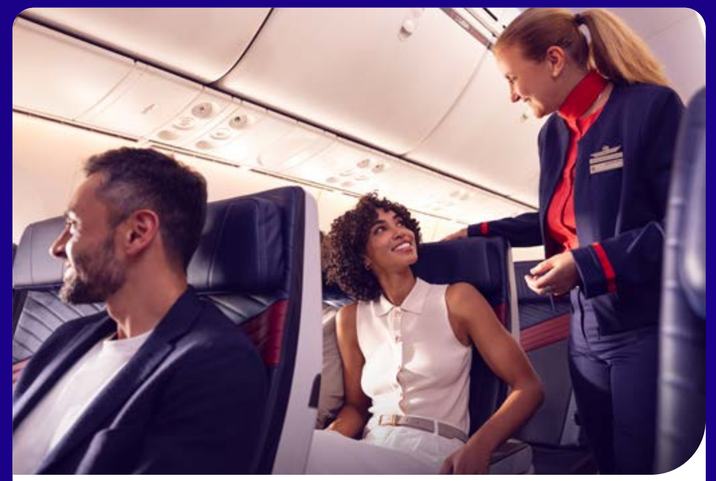
LATAM AIRLINES

LATAM Airlines es la marca del negocio de pasajeros de LATAM y sus filiales, en conjunto son el grupo de aerolíneas más grande de Sudamérica y están dentro de los más grandes del mundo. Con una red global que abarca 160 destinos en cuatro continentes, lidera el mercado regional con más del doble de participación que su competidor más cercano. Su flota de 351 aviones, incluidos 60 wide-body, conecta a millones de pasajeros desde, hacia y dentro de Latinoamérica, brindando una experiencia de viaje única.

LATAM CARGO

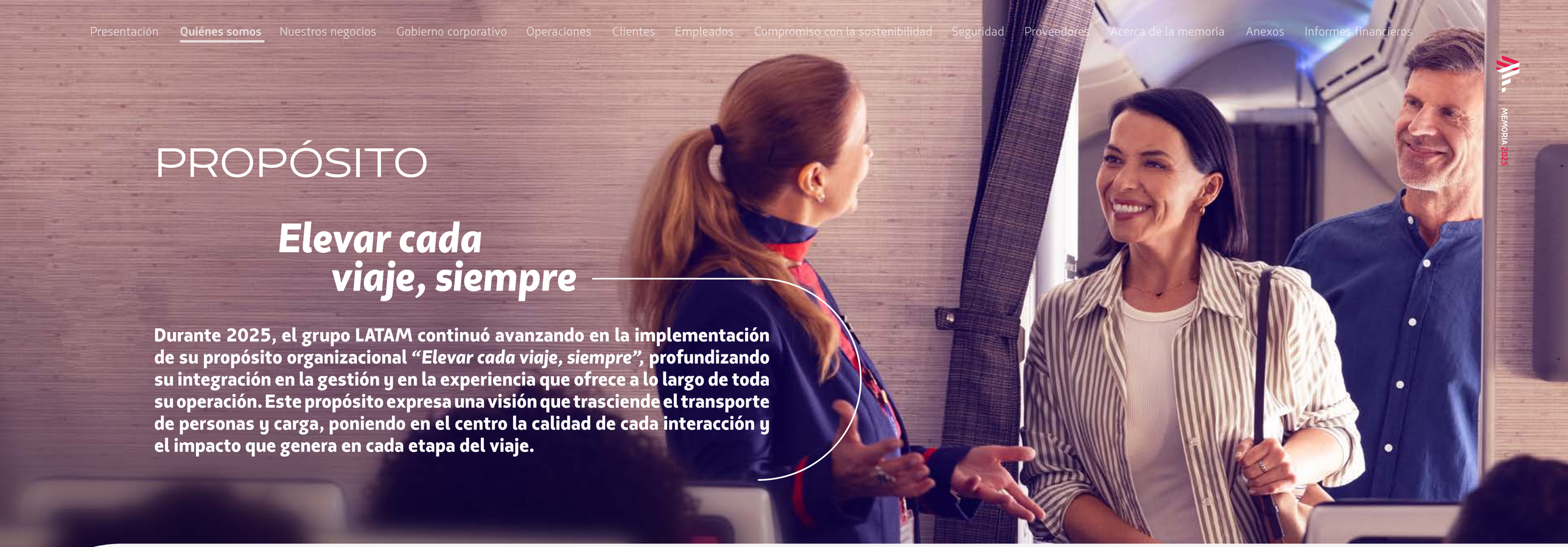
LATAM Cargo es la marca del negocio de carga del grupo LATAM, cuyo principal objetivo es ofrecer soluciones de transporte aéreo de carga desde, hacia y dentro de Latinoamérica. Como el mayor operador de carga aérea en la región, cuenta con una red de 170 destinos (10 exclusivos de carga). Cuenta con una flota de 20 aviones cargueros, junto con la capacidad en las bodegas de los vuelos de pasajeros, crea sinergias entre ambos negocios y permite una operación flexible y eficiente.





LATAM PASS

LATAM Pass es el programa de fidelización del grupo LATAM y el más grande de Sudamérica, con cerca de 54 millones de miembros. Reconocido como el programa de viajero frecuente líder en la región, LATAM Pass permite a sus socios acumular millas en vuelos, compras y servicios, que luego pueden canjear por pasajes, upgrades y experiencias exclusivas.



PROPÓSITO

Elevar cada viaje, siempre

Durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en la implementación de su propósito organizacional *"Elevar cada viaje, siempre"*, profundizando su integración en la gestión y en la experiencia que ofrece a lo largo de toda su operación. Este propósito expresa una visión que trasciende el transporte de personas y carga, poniendo en el centro la calidad de cada interacción y el impacto que genera en cada etapa del viaje.

Misión

Conectar los países de Latinoamérica entre sí y el mundo a través de una amplia red de transporte de pasajeros y carga, operando con seguridad y atención al cliente, y manteniendo un equilibrio entre el crecimiento económico, la eficiencia, el cuidado con el medio ambiente y el bienestar social.

Visión

Ser el grupo de aerolíneas líder en Latinoamérica, reconocido por su compromiso con la responsabilidad social y su enfoque en ser justo, empático, transparente y simple (JETS) en su relación con empleados, clientes y otros grupos de interés.

Valores

Seguridad
Garantizar, en todo momento, tanto la seguridad de los empleados como de los clientes.

Ser atentos
Preocuparse genuinamente por las necesidades de las personas y ofrecerles una experiencia justa, empática, transparente y simple (JETS).

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

ESTRATEGIA

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

De manera anual, el grupo LATAM desarrolla un proceso transversal de planificación estratégica, orientado a revisar y definir los objetivos que guían su gestión en el mediano y largo plazo, los que se presentan a continuación.

01

Ser un grupo aéreo dedicado y enfocado en brindar la mejor solución a sus clientes

Cultura de personas comprometidas

Maximizar la motivación y el compromiso de los colaboradores para ofrecer un servicio cercano, alegre y atento, capitalizando la pasión y dedicación en el cuidado continuo de los pasajeros y clientes de carga.

Cultura de desarrollo
Diversidad e inclusión
Eficiencia en gestión de talento

Producto único y conectividad

Brindar la mejor oferta de destinos desde, hacia y dentro de Latinoamérica, poniendo a disposición un programa de viajero frecuente atractivo y alternativas que satisfacen los diversos motivos de viaje de los pasajeros. Además, ofrecer un servicio de carga de excelencia, optimizando los activos desplegados en el continente y en el resto del mundo.

Red única
Producto diversificado
Acuerdos estratégicos

Experiencia del cliente como foco

Ofrecer un servicio centrado en el cliente, garantizando confiabilidad y seguridad en la operación, y fomentando la fidelización a través del programa LATAM Pass, ampliando los beneficios para los pasajeros.

Experiencia integral y personalizada
Inversiones en tecnología
Confiabilidad

02

Ser un grupo aéreo financieramente sólido y saludable

Excelencia operacional

Continuar ofreciendo operaciones sin fricciones y seguras, tanto para los colaboradores como para los pasajeros y clientes de carga.

Seguridad
Puntualidad
Gestión proactiva de riesgos
Buenas relaciones con proveedores

Rendimiento eficiente y una estructura de capital óptima

Mantener una estructura de capital sólida que garantice la sostenibilidad a largo plazo, mediante una estructura financiera robusta, operaciones eficientes y un crecimiento sostenible. Disciplina financiera como una ventaja competitiva y potenciador de opcionalidad estratégica.

Eficiencia operacional
Indicadores financieros sanos

03

Ser un grupo aéreo que asume los desafíos del futuro

Transformación digital

Fomentar la digitalización como un motor de crecimiento, eficiencia y fidelización dentro del grupo LATAM. Cambiar la forma de trabajar para potenciar la transformación digital y su integración en todas las áreas.

Innovación continua
Seguridad y protección de datos
Ciberseguridad

Activo social y sostenible

Convertirse en un actor clave en el fomento del desarrollo social, ambiental y económico de los países en los que opera. Además, trabajar para contribuir al bienestar de las comunidades y los entornos, mediante la colaboración y el establecimiento de vínculos a largo plazo con los diversos grupos de interés.

Estrategia de Sostenibilidad



MODELO DE GENERACIÓN DE VALOR

01 INSUMOS

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.

- Empleados — ***Capital Humano***
- Combustible de aviación — ***Capital Natural***
- Conocimiento de la región y el negocio — ***Capital Intelectual***
- Licencias operación y derechos slot en aeropuertos — ***Capital Intelectual***
- Sistemas gestión (ambiental y seguridad) — ***Capital Intelectual***
- Analytics (personalización de la experiencia del cliente) — ***Capital Intelectual***

Capital Financiero
- Ingresos
- Capital
- Activos

Capital Industrial
- Flota
- Base de mantenimiento
- Activos

Capital social y relacional
- Programa de viajero frecuente
- Marca LATAM
- Relaciones con autoridades y la industria
- Programa Avión Solidario

02 ACTIVIDADES

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

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

03 RESULTADOS

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

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

04 IMPACTOS

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

Para LATAM
Distintos perfiles y segmentos de clientes, así como diversificación de los ingresos.

Propuesta de valor enfocada en el cliente

Para los grupos de interés
Oferta ajustada a diferentes necesidades y expectativas, así como autonomía y libertad de elección.

- Participación de mercado en la región — ***Conectividad*** — Movilidad e impulso económico
- Fiabilidad — ***Seguridad*** — Confianza
- Diferencial competitivo y reducción de costos — ***Ecoeficiencia*** — Economía de recursos naturales, menos impacto ambiental y ruido
- Intercambio de conocimientos, desarrollo del sector y conformidad — ***Diálogo estratégico*** — Construcción conjunta y agenda de interés de los diversos públicos
- Ser un actor relevante en la sociedad, y tener identidad y propósito — ***Compromiso con la región*** — Desarrollo económico, fortalecimiento social y cuidado ambiental.

UN RECORRIDO POR LA HISTORIA

NCG 519: 2.2 INFORMACIÓN HISTÓRICA

La historia del grupo LATAM comenzó hace más de 95 años en Chile, creciendo hasta consolidarse como el principal grupo de aerolíneas de Latinoamérica. A continuación, se presenta una síntesis de los hitos más destacados de su trayectoria.

1929

Fundación de la Línea Aérea Nacional de Chile (LAN) por el Comandante Arturo Merino Benítez.

1947

LAN hace su primer vuelo internacional llegando a Buenos Aires (Argentina), y, posteriormente en 1958 inicia operaciones en Miami (Estados Unidos).

1961

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

1970

LAN comienza a ofrecer vuelos a Europa.

1975

Establecimiento de TAM Transportes Aéreos Regionais por el capitán Rolim Adolfo Amaro.

1985

Luego de su constitución a través de la CORFO, LAN se transforma en una sociedad anónima (LAN Chile).

1986

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

1990

Brasil Central es renombrada TAM (Transportes Aéreos Meridionais).

1994

Finaliza la privatización de LAN Chile con la adquisición del 98,7% de la sociedad por accionistas privados.

1996

TAM compra la aerolínea Lapsa del gobierno paraguayo y crea TAM Mercosur e inicia la ruta São Paulo (Brasil) – Asunción (Paraguay).

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).

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

Inauguración del terminal de carga en Miami (Estados Unidos). Igualmente, TAM inaugura el Centro de Tecnología y Academia de Servicios en São Paulo (Brasil).

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

LAN Airlines avanza la expansión del grupo regional con el inicio de LAN Argentina, mientras TAM se lista en la Bolsa de São Paulo (Bovespa), y anuncia vuelos a Buenos Aires y Nueva York.

2006

TAM se lista públicamente en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés).

2007

LAN Airlines recibe un aumento de capital por US$320 millones e implementa modelo low cost en los mercados domésticos.

2009

Inicio de operaciones de carga en Colombia y de pasajeros en el mercado doméstico por LATAM Airlines Ecuador. Además, TAM estrena el programa de millas “Multiplus”.

2010

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

2012

Luego de la firma de un acuerdo vinculante entre LAN Airlines y TAM en 2011 nace LATAM Airlines Group S.A. Luego de este hito hay una colocación de 2,9 millones de acciones.

2013

LATAM Airlines Group S.A. realiza un aumento de capital por US$940,5 millones.

2014

TAM se une a oneworld®, con lo que oneworld® pasa a ser la alianza global para el grupo LATAM.

2016

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

2019

Anuncio de acuerdo estratégico con Delta Air Lines para entregar más y mejores opciones a los pasajeros a través de una red de conexiones complementaria entre Latinoamérica y Norteamérica. A su vez, el grupo 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 con las que tiene algún tipo de asociación.

2020

Debido a la reducción de las operaciones producto de la pandemia de COVID-19, el grupo LATAM ingresa al proceso de reorganización financiera, acogiéndose al Capítulo 11 de la Ley de Quiebras de Estados Unidos y obtiene acceso hasta US$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.

2021

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

2022

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

2023

El grupo LATAM completó el proceso de transformación de su flota narrow-body, implementando los últimos estándares de cabina para atender a distintos segmentos de clientes. Además, redujo los plásticos de un solo uso en 97%, equivalente a 1.700 toneladas. Adicionalmente, se amplía el joint venture con Delta Air Lines, incorporando a las filiales de Ecuador y de carga al mismo.

2024

LATAM Airlines Group S.A. implementó la reapertura y reliste de su programa de American Depositary Shares (ADRs) en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés), tras una oferta pública secundaria de US$456 millones.

Además, llevó a cabo el refinanciamiento de parte de su deuda no relacionada con la flota, rebajando la tasa de interés a 7,875%.

2025

Durante 2025, los accionistas aprobaron la disminución del capital suscrito y pagado de la Compañía en virtud de la cancelación de las acciones de propia emisión adquiridas como resultado de la ejecución de dos programas de recompra de acciones, representativas del 5% de las acciones suscritas y pagadas de la Compañía.

En 2025, LATAM completó el refinanciamiento de la última porción de su deuda asociada a la salida del proceso de reorganización bajo el Capítulo 11. Emitió bonos por US$800 millones con una tasa cupón de 7,625% y vencimiento en 2031. Los recursos se destinaron principalmente al prepago total de US$700 millones en bonos con vencimiento en 2029 (13,375%).

Adicionalmente, se incorporó la geografía de Argentina al alcance del acuerdo de Joint Venture con Delta Air Lines.

PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS

World Airline Awards | SKYTRAX

El grupo LATAM fue galardonado en los World Airline Awards 2025, conocidos como los “Oscar de la industria de la aviación”, como la “Mejor Aerolínea de Sudamérica” por sexta vez y, por cuarto año consecutivo, por tener el “Mejor Staff de Aerolínea en Sudamérica”. Además, obtuvo otros premios destacados, tales como “Aerolínea más limpia de Sudamérica”, “Mejor Cabina Business de Sudamérica”, “Mejor catering a bordo en Cabina Business de Sudamérica”, “Mejor Cabina Economy de Sudamérica”, “Mejor catering a bordo en Cabina Economy de Sudamérica”, “Mejor tripulación de cabina de Sudamérica” y “Mejor Lounge para Cabina Business de Sudamérica (LATAM Lounge de Santiago, Chile)”.

APEX Ratings

Por cuarta ocasión consecutiva, el grupo LATAM fue reconocido con la máxima calificación en la categoría de aerolíneas globales del ranking APEX, el “Five-Star Global Airline”. La nominación se basa exclusivamente en los comentarios y evaluaciones de los pasajeros, recopilados a través de la asociación de APEX con TripIt® de Concur®, la aplicación de organización de viajes mejor evaluada en el mundo.

APEX Best Awards

En la ceremonia de premiación de los APEX Best Awards 2025, realizada en Dublín (Irlanda), el grupo LATAM fue reconocido como “La Mejor aerolínea de Sudamérica”, distinción otorgada gracias a la votación de más de un millón de pasajeros de 600 aerolíneas en TripIt® de Concur®, una de las principales aplicaciones de organización de viajes en el mundo.

World Travel Awards (WTA)

Las nuevas suites de Clase Ejecutiva, el lounge más grande de Sudamérica y la incorporación de nuevas tecnologías durante la experiencia de viaje fueron algunas de las razones por las que los pasajeros eligieron a LATAM Airlines, por décimo año consecutivo, como “Aerolínea Líder de Sudamérica 2025” en los World Travel Awards.

Adicionalmente, la aerolínea fue reconocida en la categoría “Mejor lounge de la región”, gracias a su exclusivo espacio para pasajeros en el aeropuerto de Santiago de Chile, el más grande de Sudamérica y uno de los más valorados por los clientes.

World Luxury Travel Awards

Huéspedes, viajeros y profesionales del sector eligieron al lounge de LATAM en Santiago de Chile como el mejor de la región (VIP Airport Lounge Regional Winner) en el World Luxury Travel Awards, la misma organización que gestiona los prestigiosos World Travel Awards y que esta vez reconocen la excelencia en la industria global de viajes de lujo mediante un proceso de votación.

Pax International Readership Awards

Los PAX Readership 2025 son una distinción a la experiencia a bordo organizada por las revistas PAX International y PAX Tech para reconocer los logros en áreas como el catering de las aerolíneas, la tecnología, las comodidades y mucho más. Los ganadores son seleccionados exclusivamente por los lectores de estas publicaciones, que tienen experiencia de primera mano con los productos y servicios de las aerolíneas.

En los PAX Readership Awards 2025, LATAM fue ganador en las siguientes categorías:

- Mejor Entretenimiento a bordo y Conectividad
- Mejor Interior de Cabina
- Mejor Servicio de comida de Sudamérica
- Mejor Lounge de Sudamérica (Santiago, Chile)

TheDesignAir

Este 2025 LATAM fue reconocida como la “Aerolínea con mejor diseño de Sudamérica” y, por primera vez, como la “Marca con mayor mejora” en los Premios TheDesignAir™, evento anual organizado por este mismo sitio web, centrado en el diseño de aviación y la experiencia del pasajero.

Air Cargo News Awards

LATAM Cargo Group fue distinguido en los Air Cargo News Awards 2025 como la aerolínea de carga del año, convirtiéndose en la primera aerolínea de carga sudamericana en obtener este reconocimiento.

World Air Cargo Awards

LATAM Cargo Group fue reconocida con el “Air Cargo Industry Pharmaceutical Award” por la excelencia de su operación farmacéutica, respaldada por una infraestructura especializada de cadena de frío y certificaciones CEIV Pharma. Este reconocimiento se suma a la expansión de su red y al desarrollo de soluciones innovadoras que garantiza la integridad de los productos de punta a punta.

Merco Chile

En 2025, Merco Chile ubicó al grupo LATAM entre las tres principales organizaciones con mejor reputación del país, ocupando el segundo lugar. Asimismo, fue reconocido como la segunda mejor empresa en el ranking Merco Talento Chile 2025, destacando su capacidad para atraer y retener talento.

Desempeño en el corporate sustainability assessment (CSA) 2025

En 2025, LATAM Airlines Group alcanzó 77 puntos en la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa (Corporate Sustainability Assessment, CSA) de S&P Global, registrando un aumento de 10 puntos respecto al año anterior y posicionándose en el percentil 92 de la industria aérea a nivel global.

Como resultado de este desempeño, el grupo fue reconocido como Top Sustainability Performer 2025, ubicándose como la quinta aerolínea con mejor desempeño en sostenibilidad a nivel mundial y la primera en el continente americano, según resultados publicados al 15 de enero de 2026.

Asimismo, fue distinguido como Industry Mover 2025, reconocimiento que destaca a las compañías con uno de los mayores avances interanuales dentro de su industria.

Anuario de sostenibilidad de S&P Global

En 2026, LATAM Airlines Group fue incluido nuevamente en el Sustainability Yearbook de S&P Global, publicación que reconoce a las compañías ubicadas en el tramo superior de su sector en desempeño de sostenibilidad.

La inclusión en el Sustainability Yearbook es consecuencia del resultado obtenido en el CSA 2025 y responde a criterios metodológicos definidos por S&P Global para cada industria. En esta edición, solo ocho aerolíneas a nivel mundial lograron ser incluidas.



NUESTRO NEGOCIO

03

23 *CONTEXTO DE LA INDUSTRIA*

24 *RESULTADOS FINANCIEROS*

27 *PERFIL DE LA DEUDA*

28 *PLAN DE INVERSIÓN*

30 *INFORMACIÓN BURSÁTIL*



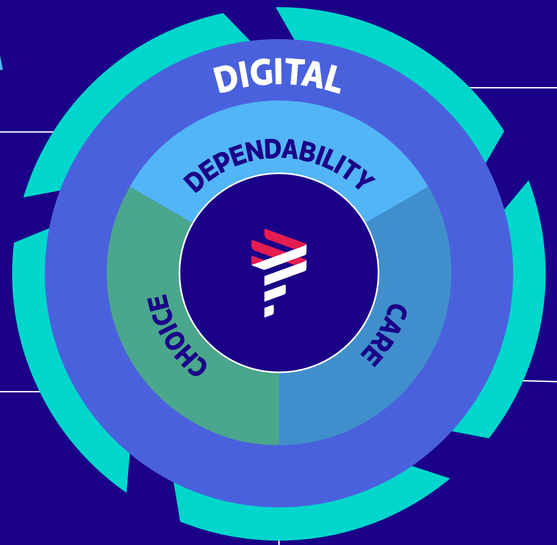
Círculo virtuoso
para el crecimiento rentable sostenido

ENFOQUE EN LA EFICIENCIA DE COSTOS

Mejora continua de costos como motor de competitividad sostenida.

INGRESOS PREMIUM

Impulsados por la experiencia y una oferta de productos que nuestros clientes realmente valoran.



TRABAJANDO CON PROPÓSITO

Cultura apasionada y comprometida, enfocada en las personas, el cliente y el entorno.

ESTRUCTURA FINANCIERA SÓLIDA

Una base financiera sólida que permite la sostenibilidad de largo plazo.

ENTREGANDO UN PRODUCTO SOBRESALIENTE

Obsesión por la ejecución y productos diseñados a la medida para todos los clientes, brindándoles más opciones y una mejor experiencia.

CONTEXTO DE LA INDUSTRIA

NCG 519: 6.2.VIII NEGOCIOS

Durante 2025, la industria de la aviación en las Américas continuó con un crecimiento sostenido, registrando el mejor inicio de año desde la pandemia. Este desempeño estuvo impulsado por la reactivación de rutas, el aumento del turismo y diversas políticas implementadas a lo largo del período. En particular, América Latina destacó por su crecimiento sostenido, reflejado en un mayor número de vuelos intra-regionales y en la expansión de la oferta y capacidad aérea.

En este contexto, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) estimó que durante 2025 el tráfico de pasajeros, medido en RPK (pasajeros-kilómetro rentados), habría aumentado en aproximadamente 5,3% en comparación con 2024.

En relación con el comportamiento de los pasajeros, el estudio Global Passenger Survey 2025 de IATA evidenció una creciente preferencia por el uso de herramientas móviles y digitales para la reserva y gestión de vuelos, así como por la interacción directa con las aerolíneas a través de estas plataformas. La demanda por servicios premium se mantuvo sólida en la región, especialmente en vuelos de mayor duración. Esta tendencia se ha visto reforzada por la digitalización de los servicios y el fortalecimiento de las estrategias de fidelización de los pasajeros.

Oportunidades

Durante 2025 se mantuvieron las principales oportunidades estratégicas identificadas para la industria de la aviación. El fortalecimiento de la conectividad entre mercados clave de América Latina y el resto del mundo continuó siendo una de las oportunidades relevantes del sector, impulsado por el posicionamiento de la región como un hub alternativo a nivel global.

Adicionalmente, los precios del combustible mantuvieron una tendencia a la baja. De acuerdo con estimaciones de la IATA, los costos operativos asociados al combustible disminuyeron desde un 28,9% en 2024 a un 25,8% en 2025, lo que contribuyó a aliviar parcialmente la estructura de costos de las aerolíneas.

Por último, a nivel global, la industria continuó avanzando en procesos de digitalización y personalización de servicios, impactando positivamente en la satisfacción y fidelización de los pasajeros. En este ámbito, América Latina y el Caribe se posicionaron como una de las regiones con mayor adopción de identidad digital y tecnologías aplicadas a la experiencia del pasajero.

Desafíos

Durante 2025, la industria de la aviación enfrentó una serie de desafíos relevantes que impactaron su desempeño. Entre ellos, la IATA destacó los retrasos en la entrega de aeronaves y la escasez de partes y motores, lo que ha afectado los programas de mantenimiento y la gestión de flotas, particularmente en un contexto de envejecimiento de algunas aeronaves.

+7,1%

Crecimiento proyectado del tráfico aéreo en América Latina para 2026, según estimaciones de la IATA.

Asimismo, la incertidumbre macroeconómica y las fluctuaciones en variables como el crecimiento económico, junto con políticas fiscales y monetarias restrictivas en algunos mercados, continuaron afectando tanto la demanda de viajes como los costos operativos.

A ello se suman las limitaciones de infraestructura aeroportuaria en diversos países de la región, que han generado episodios de congestión y afectado la eficiencia operacional, según lo señalado por la IATA hacia fines de 2024.

Finalmente, los criterios Ambientales, Sociales y de Gobernanza (ASG) siguieron representando un desafío relevante para la industria, en un contexto de mayores exigencias regulatorias. En particular, la limitada disponibilidad de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF, por sus siglas en inglés) en la región ha sido identificada como uno de los principales desafíos de largo plazo, dada la ausencia de proyectos locales para su desarrollo.

Expectativas

Las perspectivas para la industria de la aviación hacia 2026 se mantienen positivas. Según estimaciones publicadas por la IATA, se proyecta un crecimiento global del tráfico aéreo, medido en RPK, de aproximadamente un 4,9%. En el caso de América Latina, las proyecciones apuntan a un crecimiento superior, con un aumento estimado del 7,1% en el tráfico aéreo.

En paralelo, el segmento de carga aérea continuaría consolidando su expansión, impulsado por la creciente demanda asociada al comercio electrónico y al transporte de bienes vinculados al desarrollo tecnológico y a la inteligencia artificial.

RESULTADOS FINANCIEROS

2025 fue un año de sólido desempeño financiero para LATAM, caracterizado por la capacidad de crecer de manera rentable, traduciéndose en expansión de márgenes y llevando el buen desempeño hasta la última línea de utilidad neta.

Ingresos totales

US$14.500 MILLONES **+11,2%** *crecimiento interanual*

Utilidad neta

US$1.500 MILLONES **+49,4%** *crecimiento interanual*

CASK de pasajeros ex-combustible

4,4 CENTAVOS DE DÓLAR

Apalancamiento neto ajustado

1,5x

EBITDAR ajustado

US$4.100 MILLONES **+31,6%** *crecimiento interanual*

Liquidez

25,7% DE LOS INGRESOS DE LOS ÚLTIMOS DOCE MESES (LTM)

Durante 2025, el flujo de caja operativo ajustado alcanzó los US$3.300 millones, respaldado por un sólido desempeño operativo y financiero. Esta generación de caja permitió al grupo financiar plenamente las necesidades de su negocio principal. Con ello, LATAM generó cerca de US$1.400 millones en caja después de cubrir todos los compromisos relacionados con el negocio.

A lo largo del año, LATAM llevó a cabo diferentes iniciativas de asignación de capital e incluso después de esto, LATAM igualmente generó caja positiva en 2025, demostrando su capacidad para invertir en el negocio, cumplir con sus principales obligaciones y, al mismo tiempo, asignar capital a iniciativas adicionales, todo ello dentro de los rangos definidos por su Política Financiera.



Asignación de capital disciplinada

US$1.500 MILLONES

CapEx neto de financiamiento

US$585 MILLONES

2 programas de recompra de acciones

US$293 MILLONES

Dividendos mínimos del 30%

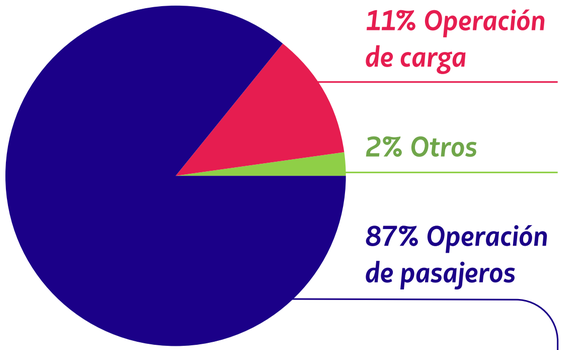
US$400 MILLONES

Dividendos provisorios



Diversificación *de ingresos*

Por negocio
(% de los ingresos del grupo LATAM)



11% Operación de carga

2% Otros

87% Operación de pasajeros

Ingresos de Pasajeros por segmento

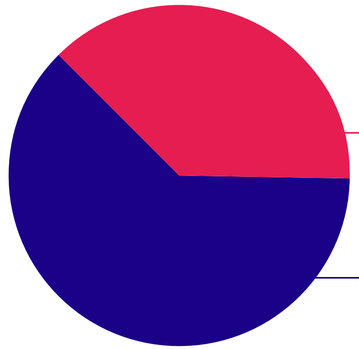


48% Internacional

33% Doméstico Brasil

19% Doméstico PHH[1]

Por tipo de moneda



38% Monedas locales

62% Monedas no locales[2]

[1] *Acrónimo en español que significa "países de habla hispana" y se refiere a Chile, Colombia, Ecuador y Perú.*
[2] *Incluye ingresos en dólares, euros y monedas vinculadas o indexadas al dólar. Además, considera ingresos con tarifas indexadas o denominadas en dólares, euros y monedas vinculadas o indexadas al dólar.*

Indicadores financieros históricos (US$ mil)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Ingresos operacionales	*9.516.807*	*11.789.182*	*13.033.712*	*14.494.990*
Costos operacionales ajustados	*(9.381.941)*	*(10.461.281)*	*(11.373.490)*	*(12.140.039)*
Resultado operacional ajustado	*134.866*	*1.327.894*	*1.660.222*	*2.354.951*
Margen operacional ajustado	*1,4 %*	*11,3 %*	*12,7 %*	*16,2 %*
Utilidad neta[1]	*(341)*	*581.550*	*976.972*	*1.459.984*
Margen neto	*(3,6) %*	*4,9 %*	*7,5 %*	*10,1 %*
EBITDAR ajustado	*1.314.379*	*2.533.274*	*3.107.878*	*4.091.049*
Margen EBITDAR	*13,8 %*	*21,5 %*	*23,8 %*	*28,2 %*
Liquidez como % de ingresos[2]	*24,3 %*	*23,9 %*	*27,1 %*	*25,7 %*
Apalancamiento neto ajustado[3]	*4,0x*	*2,1x*	*1,7x*	*1,5x*

Valor económico generado y distribuido*[4] *(US$ mil)

GRI 201-1	**2025**
a) Valor económico directo generado (ingresos, inversiones financieras, venta de activos)	*14.641.265*
b) Valor económico distribuido	*13.615.699*
Costos operacionales	*10.360.016*
Salarios y beneficios de los empleados	*1.941.121*
Pago a proveedores de capital (interés pago a prestamistas y distribución de dividendos)	*1.159.411*
Pagos al gobierno (impuestos)	*155.057*
Inversiones en la comunidad	*94*
c) Valor económico retenido (a-b)	*1.025.566*

[1] *Utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora. Para el año completo 2022, excluye el impacto contable positivo de US$1.680 millones en la utilidad neta, derivado de la salida del Capítulo 11.*
[2] *Liquidez calculada como efectivo y equivalentes al efectivo y líneas de crédito rotativas por US$1.575 millones, partido en ingresos de los últimos 12 meses.*
[3] *Deuda neta ajustada/EBITDAR ajustado (últimos 12 meses).*
[4] *Este indicador proporciona una visión general de la manera en que una organización genera valor para sus grupos de interés.*

Más información:
Factores de riesgo (página 257).



PERFIL DE LA DEUDA

Es importante mencionar que LATAM tiene opciones de rescate anticipado en octubre de 2026 —sobre el bono con vencimiento en 2030— y en julio de 2027 —sobre el bono con vencimiento en 2031—, que le permitirían reconfigurar su perfil de vencimientos y continuar optimizando su estructura de deuda. El objetivo de la Compañía es seguir trabajando para ejercer estas opciones en condiciones favorables y reducir el costo de financiamiento.

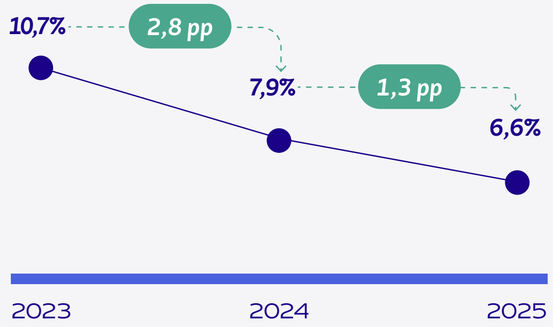
Continua optimización del costo de capital y perfil de deuda

En línea con su estrategia de asignación eficiente de capital y sus esfuerzos por reducir el gasto financiero, LATAM Airlines Group S.A. liquidó en su totalidad la deuda a tasas de interés elevadas originada en 2022 —contraída en el contexto de la salida del Capítulo 11—. Tras haber refinanciado en 2024 la primera porción de esta deuda, en 2025 la Compañía completó la liquidación de la porción restante.

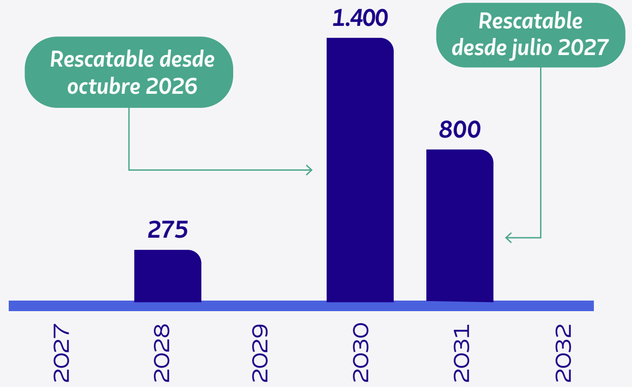
En julio de 2025, LATAM culminó el refinanciamiento de esta última porción mediante la emisión de US$800 millones en bonos senior garantizados en el mercado internacional, con un cupón de 7,625% y vencimiento en 2031. Los recursos obtenidos se destinaron al prepago total de US$700 millones en bonos con un alto cupón de 13,375% y vencimiento en 2029, lo que implicó una reducción en la tasa de interés en un monto superior a 570 puntos base.

Este refinanciamiento, en conjunto con el realizado en 2024, ha permitido a LATAM Airlines Group S.A. reducir el costo promedio ponderado de la deuda a 6,6%, lo que se traduce en ahorros significativos en gastos financieros.

Costo promedio *ponderado deuda financiera*



Perfil de amortización *deuda financiera no flota (US$ MM)*



PLAN DE INVERSIÓN

NCG 519: 4.3 PLANES DE INVERSIÓN

Gastos de inversiones de capital totales netos de financiamiento

Los Gastos de Capital Totales Netos de Financiamiento se definen como los gastos de capital totales incurridos por LATAM Airlines Group S.A. para la adquisición, mantenimiento o mejora de activos estratégicos, netos de cualquier financiamiento de terceros específicamente utilizado para estos fines. Esta métrica refleja de manera directa los flujos de efectivo comprometidos con estas actividades.

Cabe precisar que se calcula como la suma de los gastos de capital de mantenimiento (CapEx de mantenimiento) y los gastos de capital para crecimiento y flota netos de financiamiento (CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento). La definición de cada línea es la siguiente:

CapEx de mantenimiento

El CapEx de mantenimiento incluye principalmente visitas a talleres de motores, revisiones de aviones y reabastecimiento de piezas para operaciones existentes, así como gastos de capital asociados con proyectos de flota que no aportan capacidad adicional a las operaciones del grupo ni agregan nuevas características al producto ofrecido existente.

CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento

Los CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento incluyen gastos de capital asociados con piezas y motores adicionales, revisiones de motores y reabastecimiento de piezas para operaciones adicionales, pagos previos a la entrega (PDPs, por sus siglas en inglés), proyectos de flota que contribuyen a capacidad adicional o nuevas características al producto ofrecido actualmente, y otros proyectos estratégicos que agregan valor, así como la llegada de flotas, neto de su financiamiento asociado. En tanto, la división entre CapEx de mantenimiento, y CapEx de crecimiento y flota se calcula internamente con base en las distintas inversiones estratégicas de LATAM Airlines Group S.A. Por su parte, los gastos de capital totales netos de financiamiento de LATAM Airlines Group S.A. se pueden conciliar a través de las siguientes líneas: compra de propiedad, planta y equipo; compras de activos intangibles; y activaciones de mantenimiento arrendado, junto con el impacto neto del financiamiento y otras cuentas. La reconciliación de esta métrica se encuentra en la publicación trimestral de resultados. Además, LATAM Airlines Group S.A proporciona una actualización trimestral de esta métrica a través de su publicación de resultados en la sección de flujo de caja ajustado del documento.

Gastos de capital históricos al 31 de Diciembre de 2025 (US$ millones)	**2023**	**2024**	**2025**
CapEx mantenimiento	*(703)*	*(618)*	*(782)*
CapEx de crecimiento y CapEx de flota neto de financiamiento[1]	*(467)*	*(922)*	*(672)*
CapEx total neto de financiamiento	***(1.170)***	***(1.540)***	***(1.454)***

Gastos de capital estimados por año al 31 de Diciembre de 2025[1] ***(US$ millones)***	**2026**	**2027**	**2028**
CapEx total neto de financiamiento	*(1.692)*	*(1.714)*	*(1.739)*

[1] *Sujeto a cambios y pueden diferir de los gastos de capital reales.*

Compromisos de flota

Los compromisos de flota representan las inversiones estratégicas realizadas por el grupo LATAM en la adquisición de aeronaves para garantizar la modernización, expansión y renovación de su flota, alineadas con los objetivos de eficiencia operacional y sostenibilidad.

En esta línea, el total de compromisos de flota se calcula utilizando el precio de compra de LATAM Airlines Group S.A. con los fabricantes y el valor presente de los compromisos para aeronaves que se recibirán como arrendamientos operativos de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF 16). Estos compromisos se calculan con base en los compromisos consistentes con las llegadas previstas, según lo establecido en el plan de flota publicado en los reportes trimestrales de resultados de LATAM Airlines Group S.A., los cuales se fundamentan en las mejores estimaciones de llegadas de los fabricantes de aeronaves y arrendadores.

Cabe destacar que, en general, LATAM Airlines Group S.A. evalúa alternativas de financiamiento para cumplir con sus compromisos de flota y, por lo tanto, las cantidades presentadas no necesariamente indican una salida de efectivo. En efecto, las aeronaves que llegan bajo arrendamiento operativo no representan una salida de efectivo al momento de su llegada, sino que implican el reconocimiento de un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento.

Por otro lado, las aeronaves que llegan bajo un arrendamiento financiero representarán una salida de efectivo equivalente al costo de la aeronave neto del financiamiento total obtenido. Esta salida de efectivo por aeronaves que llegan bajo arrendamientos financieros se incluye dentro del CapEx total neto de financiamiento.

Compromisos de flota por año *Al 31 de Diciembre de 2025*

US$ 2.112 MM

En 2026

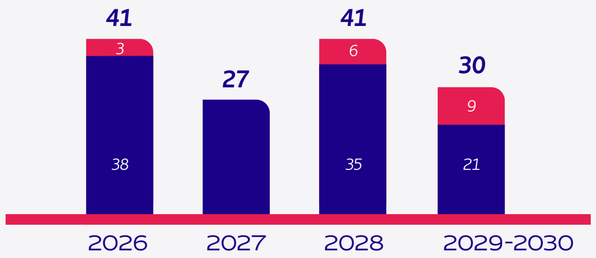
US$ 1.290 MM

En 2027

US$ 3.587 MM

En 2028

Órdenes de Flota [1]



[1] *Estas órdenes de pedidos incluyen las entregas programadas correspondientes a los acuerdos de compra del grupo LATAM y a los compromisos actualizados con arrendadores, divulgados en los estados financieros del año completo 2025 de LATAM. También considera las mejores estimaciones del grupo LATAM sobre las llegadas comprometidas.*

INFORMACIÓN BURSÁTIL

Presencia bursátil

Santiago 100%
Nueva York 100%

NCG 519: 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

LATAM Airlines Group S.A. es una sociedad anónima abierta cuyas acciones se encuentran inscritas en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF). Sus acciones se transan en Chile en la Bolsa de Comercio de Santiago – Bolsa de Valores (BCS) y en la Bolsa Electrónica de Chile – Bolsa de Valores (BEC), y en el mercado internacional a través de su programa de Recibos de Depósito Americanos (ADR, por sus siglas en inglés) en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE por sus siglas en inglés).

2025	N° de acciones transadas	Precio Promedio	Monto total transado (promedio trimestre)
Volúmenes transados por trimestre - Acción Local (Bolsa de Santiago)	Millones	CLP	Millones USD
Primer trimestre	75.740	14,7	18,5
Segundo trimestre	109.650	16,5	31,1
Tercer trimestre	189.770	21,7	69,3
Cuarto trimestre	100.160	22,2	37,6
Volúmenes transados por trimestre - ADR (Bolsa de Nueva York)	Millones	USD	Millones USD
Primer trimestre	20,83	30,5	10,8
Segundo trimestre	45,11	34,1	25,9
Tercer trimestre	96,14	45,0	68,6
Cuarto trimestre	55,61	47,3	40,9





GOBIERNO CORPORATIVO

04

33 *ESTRUCTURA DE PROPIEDAD*

39 *DIRECTORIO*

48 *ORGANIGRAMA*

49 *PRINCIPALES EJECUTIVOS*

54 *DIRECTRICES CORPORATIVAS*

68 *RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS*

71 *POLÍTICAS FINANCIERAS*

Componentes del gobierno corporativo

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA, 3.3.I COMITÉS DEL DIRECTORIO
GRI 2-9, 2-23

Comités

Comité de Directores

Supervisión, vigilancia y recomendaciones al Directorio sobre materias que la ley le encomienda. (Comité exigido por la normativa chilena).

Comité de Auditoría

Supervisión, vigilancia y recomendaciones al Directorio sobre materias que la ley le encomienda. (Comité exigido por la normativa estadounidense).

Sub-Comités

Sub-Comité de Finanzas

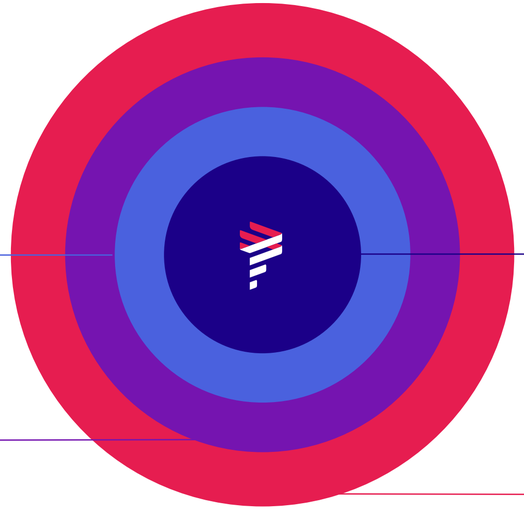
Supervisión y recomendaciones al Directorio sobre el desempeño financiero.

Sub-Comité de Estrategia & Sostenibilidad

Análisis, recomendaciones al Directorio y decisiones estratégicas, así como supervisión en materias de sostenibilidad.

Sub-Comité de Liderazgo

Análisis y recomendaciones al Directorio sobre la estructura organizacional y la política de compensación.



Directorio

- Estatutariamente compuesto por nueve cargos de director titular, existiendo actualmente una vacancia.
- Define y monitorea las directrices estratégicas.
- Elegidos por la Junta de Accionistas con voto acumulativo[1].

Ejecutivos

- Comité Ejecutivo integrado por los principales ejecutivos.
- Ejecuta las directrices estratégicas.

[1] *Mecanismo de elección de directores que busca favorecer la representación de accionistas minoritarios.*

ESTRUCTURA DE PROPIEDAD

NCG 519: 2.3.1 SITUACIÓN DE CONTROL, 2.3.4.I, 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS, 2.3.5 OTROS VALORES

LATAM Airlines Group S.A. requiere mantener un nivel adecuado de capitalización que le permita acceder de manera sólida a los mercados financieros y, en consecuencia, desarrollar sus objetivos de mediano y largo plazo, optimizando el retorno a los accionistas y preservando una posición financiera robusta.

En este contexto, al 31 de diciembre de 2025, el capital estatutario de LATAM Airlines Group S.A. asciende a US$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal. De dicha cantidad, la suma de US$4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 acciones, se encuentran íntegramente suscritas y pagadas; y, el saldo, por US$42.398, representado por 3.911.748 acciones, están destinadas a ser suscritas y pagadas íntegra y exclusivamente para responder a la conversión de los Bonos Convertibles emitidos conforme a lo acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de 5 de julio de 2022 y que se encuentran pendientes de conversión. Por tanto, y como consecuencia de la cancelación de acciones de propia emisión representativas del 5% del total de acciones suscritas y pagadas aprobada por los accionistas tras los programas de recompra de acciones, al cierre del ejercicio 2025 la Sociedad contaba con 574.215.983.709 acciones en circulación y 2.061 accionistas.

Cabe señalar que la compañía no cuenta con series especiales de acciones ni con acciones con preferencias. En consecuencia, la forma de los títulos accionarios, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias, así como la transferencia de las acciones, se rigen por lo dispuesto en la Ley sobre Sociedades Anónimas de Chile y su Reglamento.



LATAM Airlines Group S.A. requiere mantener un nivel adecuado de capitalización que le permita acceder de manera sólida a los mercados financieros y, en consecuencia, desarrollar sus objetivos de mediano y largo plazo.

Juntas Extraordinarias de Accionistas

17 de marzo de 2025

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de marzo de 2025, los accionistas aprobaron un programa para la adquisición de acciones de propia emisión, de conformidad con los artículos 27 A a 27 C y demás normas aplicables de la Ley sobre Sociedades Anónimas de Chile (el "Programa de Marzo"), por hasta un 1,6% del total de acciones ordinarias en circulación, equivalente a 9.671.006.041 acciones ordinarias a dicha fecha, para ser ejecutado hasta la fecha en que se completara la adquisición del porcentaje máximo o dentro de un plazo de 18 meses, dependiendo de las condiciones de mercado. El Programa de Marzo fue aprobado con el objeto de distribuir recursos a los accionistas e invertir en acciones propias. En la junta, se autorizó al directorio, entre otras cosas, para fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones ordinarias bajo el Programa de Marzo, pudiendo modificar dicha determinación cuantas veces estimara necesario, y se le otorgó la autorización para efectuar la adquisición de acciones mediante sistemas bursátiles que permitieran la adquisición a prorrata de las acciones.

26 de junio 2025

En la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 26 de junio de 2025, los accionistas aprobaron un nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión (el "Programa de Junio"), por hasta un 3,4% del total de acciones ordinarias en circulación, equivalente a 20.550.887.837 acciones ordinarias a dicha fecha, para ser ejecutado hasta la adquisición del porcentaje total aprobado o dentro de un plazo máximo de 18 meses, sujeto a las condiciones de mercado. El Programa de Junio fue aprobado con el propósito de distribuir recursos a los accionistas e invertir en acciones propias. En la junta, se autorizó al directorio, entre otras cosas, para determinar el precio mínimo y máximo de adquisición, pudiendo modificar dicha determinación cuantas veces estimara necesario, así como la autorización para ejecutar las operaciones en bolsa mediante sistemas que permitieran la adquisición a *prorrata* de las acciones.

17 de octubre de 2025

En la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de octubre de 2025 se acordó, entre otras cosas, la cancelación anticipada de 30.221.893.878 acciones de propia emisión (con la consecuente disminución del capital social en la suma de US$ 585.424.212) adquiridas por la sociedad bajo los programas de recompra de acciones de propia emisión aprobados en las citadas Juntas Extraordinarias de Accionistas de fechas 17 de marzo y 26 de junio de 2025.

De este modo, el capital social fue reducido desde la cantidad de US$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal.

El acta de dicha junta se redujo a escritura pública, que fue otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello con fecha 17 de octubre de 2025, cuyo extracto se inscribió a fojas 105.884 número 39.532 en el Registro de Comercio de Santiago correspondiente al año 2025 y se publicó en el Diario Oficial de fecha 15 de noviembre de 2025.

Disminución de capital social y actualización de Estatutos Sociales

Los estatutos de LATAM Airlines Group S.A. fueron modificados con el objeto de reflejar lo acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de octubre de 2025 con relación a la disminución del capital social.

Otros valores

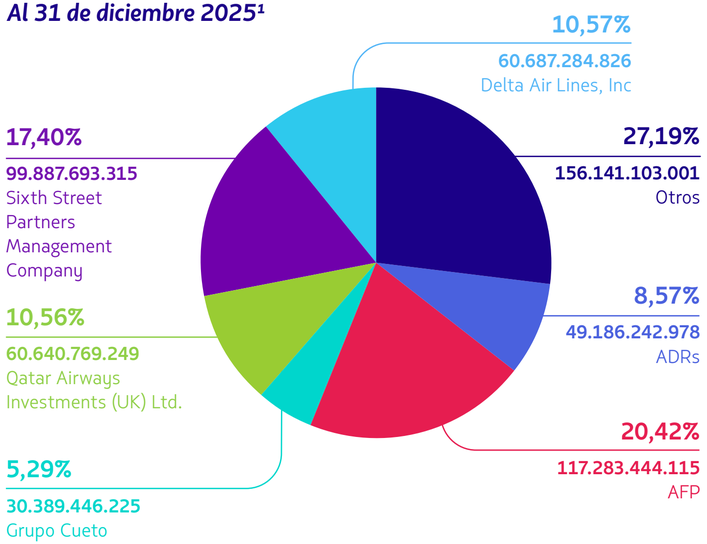
NCG 519: 2.3.4.I ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS, 2.3.5 OTROS VALORES

El detalle de todos los "Otros valores" a la fecha del cierre del ejercicio anual 2025, se presenta en los Estados Financieros incluidos en esta Memoria Anual, en la Nota 24.

Composición accionaria

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS

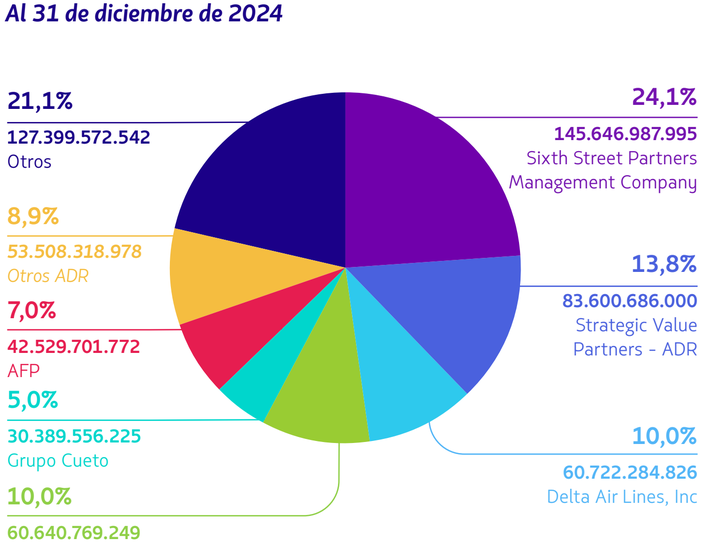
Al 31 de diciembre 2025[1]



100%

574.215.983.709
Acciones

Al 31 de diciembre de 2024



100%

604.437.877.587
Acciones

Categoría	2025	2024
American Depositary Receipt	*8,57%*	*22,70%*
Fondos de pensiones	*20,42%*	*7,00%*
Otros accionistas	*71,01%*	*70,30%*

Participación en la propiedad de los directores y ejecutivos principales

NCG 519: 3.4.IV EJECUTIVOS PRINCIPALES

En línea con lo informado en el ejercicio anterior, Ignacio Cueto (presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A.), Enrique Cueto (miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A.), junto a determinados miembros de la familia Cueto y entidades bajo su control, conforman el denominado Grupo Cueto. En este contexto, al 31 de diciembre de 2025, la participación accionaria del Grupo Cueto ascendía al 5,29% de las acciones de LATAM Airlines Group S.A. Sumado a esto, al 31 de diciembre de 2025, Bornah Moghbel (Vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A.) contaba con una participación accionaria indirecta representativa de menos de 0,1% de las acciones de LATAM Airlines Group S.A a través de su participación en Sixth Street Partners.

Asimismo, no existen otros directores ni ejecutivos principales de LATAM Airlines Group S.A. que mantengan participación en la propiedad del emisor.

[1] *Al 31 de diciembre de 2025, LATAM Airlines Group S.A. no cuenta con otros accionistas mayoritarios distintos a los señalados.*

Cambios en la participación

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL

Año	Accionista	Tipo de Cambio	Detalle de cambio versus año anterior	Participación Final
2025	ADRs	Disminución	-14,1pp	8,57%
2025	Strategic Value Partners	Salida	-13,8pp	-%
2025	Sixth Street Partners Management Company	Disminución	-6,7pp	17,40%
2025	AFP	Aumento	13,4pp	20,42%
2025	Grupo Cueto	Aumento	0,3pp	5,29%
2025	Qatar Airways Investments (UK) Ltd.	Aumento	0,6pp	10,56%
2025	Delta Air Lines, Inc.	Aumento	0,6pp	10,57%

Principales accionistas

NCG 519: 2.3.2 CAMBIOS IMPORTANTES EN LA PROPIEDAD O CONTROL, 2.3.3 IDENTIFICACIÓN DE SOCIOS O ACCIONISTAS MAYORITARIOS, 2.3.4.I ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS

Todas las acciones de LATAM Airlines Group S.A. son emitidas, ordinarias y sin valor nominal, y por tanto, no hay series especiales ni preferenciales.

Nombre o Razón Social	Rut	Acciones suscritas y pagadas	Porcentaje de Propiedad
BANCO DE CHILE POR CUENTA DE STATE STREET	97.004.000-5	120.515.072.800	20,99%
DELTA AIR LINES, INC	59.288.750-9	60.687.284.826	10,57%
QATAR AIRWAYS INVESTMENTS (UK) LTD	59.222.850-5	60.640.769.249	10,56%
J P MORGAN CHASE BANK SEGUN CIRCULAR	40.000.535-4	49.186.242.978	8,57%
COSTA VERDE AERONAUTICA SA	81.062.300-4	23.789.209.717	4,14%
BANCO SANTANDER POR CUENTA DE INV EXTRANJEROS	97.036.000-K	21.806.884.593	3,80%
BANCO DE CHILE POR CUENTA DE TERCEROS NO RESIDENTES	97.004.000-5	18.406.950.591	3,21%
AFP HABITAT S A PARA FDO PENSION C	98.000.100-8	13.205.821.283	2,30%
BANCO DE CHILE POR CUENTA DE CITI NA NEW YORK CLIE	97.004.000-5	11.984.448.449	2,09%
AFP HABITAT S A FONDO TIPO A	98.000.100-8	9.924.592.261	1,73%
BANCHILE CORREDORES DE BOLSA S A	96.571.220-8	8.549.258.750	1,49%
AFP CUPRUM S A FONDO TIPO A	76.240.079-0	7.456.063.124	1,30%
Total		**574.215.983.709**	



Dividendos

NCG 519: 2.3.4.II Y 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHO

En Chile, y conforme a lo establecido en el artículo 79 de la Ley sobre Sociedades Anónimas (N°18.046) y a lo señalado en artículo Vigésimo Séptimo de los estatutos de LATAM, ésta debe distribuir dividendos en efectivo equivalentes a lo menos al 30% de las utilidades líquidas de cada ejercicio. Estas son, calculadas conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS), siempre que no existan pérdidas acumuladas y sujeto a ciertas excepciones limitadas. En aquellos ejercicios en que no se generen utilidades netas, LATAM puede optar por distribuir dividendos con cargo a utilidades retenidas, sin que exista una obligación legal de hacerlo. Asimismo, el Directorio se encuentra facultado para distribuir dividendos provisorios con cargo a las utilidades obtenidas durante el ejercicio, en la medida que la situación económica de la Compañía así lo permita. Esta política se proyecta mantener durante los próximos dos años.

De acuerdo con los estatutos sociales de LATAM, el dividendo anual en efectivo debe ser aprobado por los accionistas en la Junta Ordinaria Anual de Accionistas, la cual se celebra dentro de los primeros cuatro meses del año siguiente a aquel en que se propone el dividendo. Todas las acciones ordinarias en circulación tienen derecho a recibir dividendos en igualdad de condiciones, con excepción de aquellas acciones que no hayan sido íntegramente pagadas por el accionista luego de su suscripción.

LATAM declara sus dividendos en dólares estadounidenses, pero efectúa los pagos en pesos chilenos, los cuales se convierten desde dólares al tipo de cambio observado publicado cinco días hábiles antes de la fecha dispuesta para el pago a los accionistas. Los tenedores de ADSs tienen derecho a percibir dividendos sobre las acciones ordinarias subyacentes en igualdad de condiciones con los tenedores de acciones ordinarias. A su vez, los tenedores de ADRs inscritos en las respectivas fechas de registro, reciben los dividendos correspondientes a las acciones ordinarias representadas por los ADSs evidenciados por dichos ADRs.

Los dividendos pagaderos a los tenedores de ADSs son abonados por LATAM al depositario en pesos chilenos y posteriormente remitidos por este a los respectivos tenedores, netos de las comisiones por conversión de moneda extranjera y otros gastos del depositario, y sujetos a la retención de impuestos aplicable en Chile, actualmente equivalente al 35%, con derecho a créditos en determinados casos. El monto en dólares estadounidenses finalmente distribuido a los tenedores de ADSs puede verse afectado negativamente por una eventual devaluación de la moneda chilena ocurrida con anterioridad a la conversión y remisión de los dividendos. Los propietarios de ADSs no están sujetos a cargos por remesa de dividendos por parte del depositario en relación con dividendos en efectivo.

La legislación chilena exige que los tenedores de acciones de sociedades chilenas que no sean residentes en Chile se registren como inversionistas extranjeros bajo alguno de los regímenes de inversión extranjera establecidos por la normativa vigente, con el objeto de poder remitir dividendos, productos de la venta de acciones u otros montos relacionados con dichas acciones fuera de Chile a través del Mercado Cambiario Formal.

Durante el ejercicio 2024, LATAM Airlines Group S.A. registró una utilidad neta atribuible a los propietarios de la controladora de US$977 millones. En este contexto, el Directorio acordó y la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de marzo de 2025 aprobó la distribución del Dividendo N°53, definitivo y mínimo obligatorio, correspondiente al 30% de las utilidades líquidas del ejercicio 2024. Dicha distribución representó una suma equivalente en pesos de US$293.091.536,62, lo que se tradujo en un dividendo de US$0,0004848993544 por acción. El pago de este dividendo se efectuó el día 22 de abril de 2025, en su equivalente en pesos chilenos, conforme al tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al reparto, esto es, el día 14 de abril de 2025. Los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del 14 de abril de 2025 fueron los beneficiarios de dicho pago. (Ver tabla).

Adicionalmente, con fecha 3 de diciembre de 2025, el Directorio aprobó la distribución del Dividendo N°54, de carácter provisorio, con cargo a la utilidad del ejercicio 2025, por un monto total de US$400.000.000, lo que implicó un dividendo de US$0,00069660199533 por acción. El pago de este dividendo provisorio se realizó el día 23 de diciembre de 2025, en su equivalente en pesos chilenos, según el tipo de cambio “observado” publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior a la fecha de reparto, es decir, el 17 de diciembre de 2025. Los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del 17 de diciembre de 2025 fueron los beneficiarios de dicho pago.

Año	Fecha de Pago	Tipo	Total de dividendo pagado (US$ MM)	Número de Acciones	Dividendo por Acción
2022	N/A	N/A	Sin reparto de dividendos	604.437.877.587	N/A
2023	16-5-2024	Definitivo	174,5	604.437.877.587	US$0,0002887797894
2024	22-4-2025	Definitivo	293,1	604.437.877.587	US$0,0004848993544
2025	23-12-2025	Provisorio	400,0	574.215.983.709	US$0,0006966019953

Mercado de capitales

NCG 519: 3.7.I Y 3.7.II RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. mantiene un diálogo permanente y sistemático con sus accionistas, otros actores del mercado de deuda y de capitales, así como con la prensa. Para estos efectos, la Compañía cuenta con las gerencias de Relaciones con Inversionistas y de Comunicaciones Externas Corporativas, las cuales articulan y canalizan la entrega de información relevante al mercado.

En particular, la gerencia de Relación con Inversionistas de LATAM Airlines Group S.A. tiene por objeto atender y aclarar las consultas de accionistas, inversionistas y otros participantes del mercado de capitales respecto de la situación financiera y económica de la Compañía, sus principales riesgos, la estrategia corporativa y otros aspectos relevantes del negocio. En este contexto, a través del sitio web de Relación con Inversionistas, el grupo LATAM pone a disposición información sobre su estructura de gobierno corporativo, estados financieros actualizados, reportes de resultados trimestrales y otros antecedentes relevantes, con el fin de apoyar la toma de decisiones de accionistas, inversionistas y analistas de mercado.

Generalmente, los contenidos disponibles en el sitio de Relación con Inversionistas se encuentran publicados en español, inglés y portugués, facilitando así el acceso a información homogénea y oportuna para una base diversa de inversionistas y otros actores del mercado.

Adicionalmente, la gerencia de Relación con Inversionistas realiza de forma interna, y sin el apoyo de expertos externos, una revisión anual de la información que otros actores de la industria presentan al mercado, con el objetivo de identificar oportunidades de mejora en la calidad, claridad y alcance de los datos y antecedentes que LATAM Airlines Group S.A. pone a disposición del público.

Más información:
Manual de Manejo de Información de Interés al Mercado

Medios de contacto
Sitio web de Relación con Inversionistas:
https://ir.latam.com/Spanish/overview/default.aspx
Correo electrónico: InvestorRelations@latam.com
Comunicaciones Externas Corporativas:
ComunicacionesExternas@latam.com

LATAM Airlines Group S.A. mantiene un diálogo permanente y sistemático con sus accionistas, otros actores del mercado de deuda y de capitales, así como con la prensa.

Junta de accionistas

NCG 519: 3.7.IV RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

Todos los accionistas de LATAM Airlines Group S.A. tienen derecho a participar en las Juntas de Accionistas, con derecho a voz y voto. Para la convocatoria y realización de dichas juntas, la Compañía cumple con los plazos y con la entrega de la información exigida por la Ley sobre Sociedades Anónimas, su Reglamento y las demás normativas aplicables, incluyendo la Norma de Carácter General N°30 de la Comisión para el Mercado Financiero.

Asimismo, con anterioridad a la fecha de celebración de las Juntas de Accionistas y previo acuerdo del Directorio, y dentro de los plazos dispuestos por la normativa aplicable, LATAM Airlines Group S.A. publica en su sitio web de Relación con Inversionistas toda la información relevante asociada a las materias a tratar. En el caso de elecciones de Directorio, la compañía divulga los nombres de las personas nominadas por los accionistas, junto con sus respectivas cartas de nominación y aceptación o declaraciones juradas, según corresponda.

Al respecto, cabe señalar que LATAM Airlines Group S.A. no publica información relativa a la opinión del Directorio sobre las experiencias, visiones o capacidades deseables para nuevos directores, considerando que, conforme a la normativa chilena vigente, corresponde exclusivamente a los accionistas la nominación y elección de los miembros del Directorio.

Las Juntas de Accionistas más recientes se han llevado a cabo en modalidad remota o híbrida, permitiendo a los accionistas participar y ejercer su derecho a voto de forma presencial o a distancia. No obstante, cabe precisar que LATAM Airlines Group S.A. no dispone de un servicio de transmisión en línea, visual y de audio, en tiempo real para el público que no tiene la calidad de accionista.

Más información:
Pacto de accionistas, página 229.

DIRECTORIO

NCG 519: 3.2.I, 3.2.XI DIRECTORIO
GRI 2-9, 2-10, 2-11,2-17

El Directorio es el órgano encargado de definir y supervisar las directrices estratégicas de LATAM Airlines Group S.A. Está integrado por nueve directores titulares, quienes son elegidos individualmente por períodos de dos años mediante el sistema de voto acumulativo. En virtud de este sistema, cada accionista cuenta con un voto por acción y puede ejercer la totalidad de sus votos a favor de un solo candidato o distribuirlos entre varios, lo cual permite que accionistas que representen al menos un 10% de las acciones en circulación puedan elegir, al menos, a un representante en el Directorio.

Esta estructura es de carácter fijo y, en situaciones de contingencia o crisis —principalmente en el contexto de emergencias aéreas—, el Directorio mantiene su composición y continúa operando de manera regular, apoyando la continuidad operacional del negocio.

La última elección de directores tuvo lugar el 25 de abril de 2024 y quedó integrado por los siguientes miembros: Ignacio Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza, Frederico F. Curado (independiente), William de Wulf, Antonio Gil Nievas, Bornah Moghbel, Michael Neruda, Sonia Villalobos y Alexander D. Wilcox.

El 30 de junio de 2025 el señor William de Wulf renunció al Directorio de la Compañía. De acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la Ley sobre Sociedades Anónimas (N° 18.046), el Directorio designó al señor Álvaro Fabián como su reemplazante. El 27 de septiembre de 2025 el señor Fabián renunció a su posición en el Directorio y no se ha designado reemplazo, quedando ocho miembros activos. Conforme a lo que señala el mismo artículo 32, deberá realizarse una renovación completa del Directorio en la próxima junta ordinaria de accionistas que tendrá lugar el día 23 de abril de 2026.

Sesiones

NCG 519: 3.2.X, 3.2.XII DIRECTORIO

El Directorio de LATAM Airlines Group S.A. realiza sesiones ordinarias y extraordinarias de forma regular, de acuerdo con las necesidades sociales y en conformidad con los requisitos legales aplicables. Estas sesiones no contemplan un tiempo mínimo de dedicación, pudiendo desarrollarse de manera presencial o remota. En el caso de las sesiones ordinarias, las citaciones al Directorio se efectúan al inicio de cada año calendario, mientras que las sesiones extraordinarias se convocan conforme lo requieren las circunstancias y necesidades sociales.

De acuerdo con lo dispuesto en los Estatutos de LATAM Airlines Group S.A., el Directorio debe sesionar, en forma ordinaria, al menos una vez al mes.

Durante 2025, la asistencia promedio a las 29 sesiones ordinarias y extraordinarias realizadas fue de 90%. En particular, la asistencia a las reuniones fue de 100% por parte del director Enrique Cueto, 97% para los directores Ignacio Cueto y Antonio Gil Nievas, 93% para los directores Frederico Curado y Michael Neruda, 90% para los directores Sonia Villalobos y Alexander Wilcox, mientras que Bornah Moghbel registró una asistencia de 59%.

Para cada sesión, los integrantes del Directorio son citados con la debida anticipación y cuentan con acceso a un sistema de información digital en el que se centralizan los documentos con antecedentes relevantes para su adecuada preparación, las actas de sesiones anteriores y el detalle de las materias a tratar en cada reunión. Este sistema mantiene un registro histórico de la documentación del Directorio desde 2016 y se actualiza aproximadamente un mes después de cada sesión, quedando las actas disponibles para su consulta posterior.

Por otra parte, los Directores, al igual que los distintos grupos de interés del grupo LATAM, pueden acceder al Canal Confidencial disponible en línea. Para mayor información, ver la sección Canal Confidencial de este capítulo.

Inducción, capacitación y evaluación del directorio

NCG 519: 3.2.V, 3.2.IX DIRECTORIO
GRI 2-17, 2-18

Con posterioridad a cada proceso de elección y en conformidad con la Política de Inducción vigente, los nuevos integrantes del Directorio reciben información y antecedentes relevantes sobre las materias que son objeto de análisis y decisión por parte de dicho órgano, junto con una capacitación relativa al marco regulatorio aplicable y a los deberes y responsabilidades inherentes al cargo de director.

Este proceso de inducción considera, entre otros aspectos, contenidos vinculados a sostenibilidad, incluyendo responsabilidad social; políticas y directrices corporativas, en particular el Código de Conducta; materias propias del negocio; gestión de riesgos; y aspectos financieros y contables del grupo LATAM.

Tras la derogación de la Norma de Carácter General N°385 y la incorporación de diversas materias previamente contenidas en dicha norma en la Memoria Anual, el Directorio no ha implementado evaluaciones de desempeño adicionales durante el período informado

Diversidad en procesos de selección del directorio

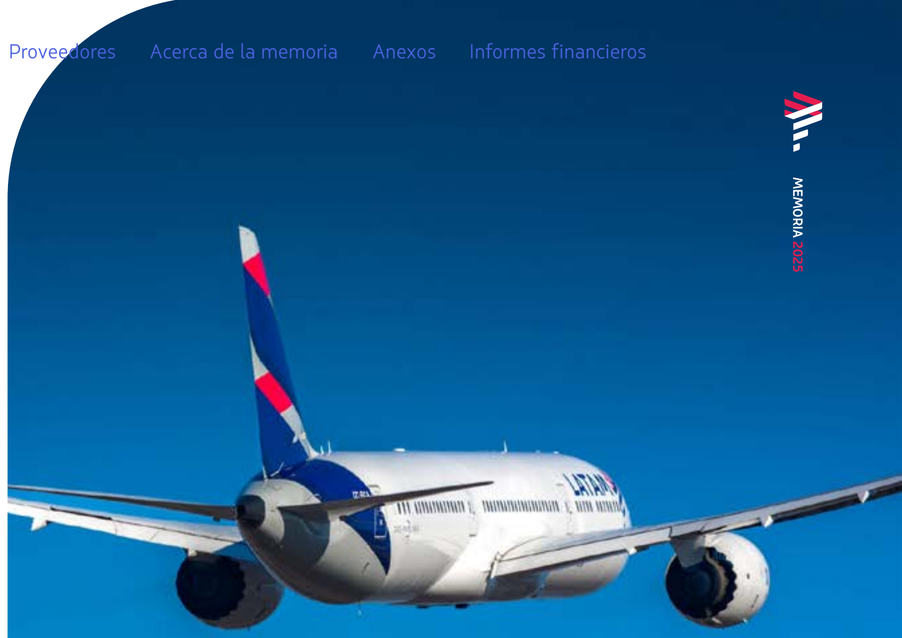
NCG 519: 3.7.III RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS Y EL PÚBLICO EN GENERAL

Bajo la ley de Sociedades Anónimas en Chile, la facultad de elegir a los directores recae exclusivamente en los accionistas de la Compañía y no en su administración, señalando expresamente el artículo 31 de dicha ley que la administración de la sociedad anónima la ejerce un directorio elegido por la la junta de accionistas. Con el propósito de respetar esta facultad de los accionistas y su autonomía, la Compañía no interfiere en el proceso de designación de candidatos ni cuenta con un Comité de Nominaciones destinado a asistir a los accionistas en los procesos de identificación y selección de candidatos al Directorio.

Sí para el caso específico de vacancia, donde la legislación vigente otorga al Directorio la facultad de designar un reemplazante, se ha definido que el Directorio considere junto con la capacidad e idoneidad del candidato, otros factores que contribuyan a una mayor diversidad, tales como nacionalidad, edad y género, sin haber establecido un porcentaje o cuota específica.

En este contexto, en Chile se encuentra vigente desde el 1° de enero de 2026, un esquema recomendado de representación de género para los Directorios de sociedades anónimas, conforme al cual ningún género podrá superar el 80% de los puestos en el directorio entre 2026 y 2028 (ambos inclusive), el 70% entre 2029 y 2031 (ambos inclusive), y el 60% desde 2032 en adelante. El umbral del 60% está programado para regir únicamente a partir del 1 de enero de 2032, cuando la Ley N° 21.757 entrará en plena vigencia, salvo que sea modificada en o antes de dicha fecha.

Asimismo, en cada Junta de Accionistas en la que corresponda la elección de directores, el grupo LATAM pone a disposición de los accionistas y del público en general, a través de su sitio web corporativo, información relevante sobre los candidatos propuestos.



Con posterioridad a cada proceso de elección y en conformidad con la Política de Inducción vigente, los nuevos integrantes del Directorio reciben información y antecedentes relevantes sobre las materias que son objeto de análisis y decisión por parte de dicho órgano, junto con una capacitación relativa al marco regulatorio aplicable y a los deberes y responsabilidades inherentes al cargo de director.



IGNACIO CUETO

7.040.324-2

Presidente del Directorio

Ignacio Cueto ha sido miembro del Directorio y presidente de LATAM Airlines Group S.A. desde abril de 2017, y ha sido reelegido por el Directorio desde entonces, siendo la última reelección en mayo de 2024. Con más de 30 años de experiencia en la industria aérea, inició su carrera en 1985 como vicepresidente de ventas en Fast Air Carrier, una aerolínea nacional de carga, y posteriormente desempeñó cargos clave como gerente de servicio y gerente comercial de la oficina de ventas en Miami.

A lo largo de su trayectoria, fue miembro del Directorio de Ladeco (1994–1997) y de LAN (1995–1997), presidente de LAN Cargo (1995–1998) y director ejecutivo del negocio de pasajeros (1999–2005). En 2005 asumió como presidente y director de operaciones de LAN, cargo que ejerció hasta la asociación con TAM en 2012. Posteriormente, lideró como CEO de LAN hasta abril de 2017, desempeñando un rol central en la expansión de las filiales de LATAM Airlines Group S.A. en Sudamérica y en la implementación de alianzas estratégicas con otras aerolíneas.

Adicionalmente, Ignacio Cueto es miembro de la Fundación Colunga, organización dedicada al bienestar infantil, y forma parte del Grupo Cueto. Al 31 de diciembre de 2025, participaba en la propiedad del 5,29% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group S.A., a través del Grupo Cueto.



BORNAH MOGHBEL

Extranjero

Vicepresidente del Directorio

Bornah Moghbel ha sido vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022. Es cofundador y socio de Sixth Street, una firma global de inversión líder que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de su desarrollo. Con sede en San Francisco, Moghbel co-lidera la plataforma de oportunidades globales de inversiones de Sixth Street. Tras cofundar la firma en 2009, estableció su presencia en Europa antes de regresar a Estados Unidos en 2016. Previamente, fue inversor en Silver Point Capital y comenzó su carrera en el grupo de Financial Sponsors de UBS Investment Bank. Moghbel obtuvo un B.A. en Economía, con altos honores, y una especialización en Administración de Empresas de la UC Berkeley.



ENRIQUE CUETO

6.694.239-2

Director titular

Enrique Cueto ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde abril de 2020. Previamente, ocupó el cargo de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) desde la fusión de LAN y TAM en junio de 2012. Entre 1983 y 1993, fue director ejecutivo de Fast Air, una aerolínea chilena de carga, y de 1993 a 1994, fue miembro del Directorio de LAN Airlines. Posteriormente, Enrique Cueto asumió el rol de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LAN hasta la fusión con TAM en 2012. Además, Enrique Cueto es miembro del Directorio de la Fundación Colunga, que trabaja en el bienestar infantil. Es licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Católica de Chile y es hermano de Ignacio Cueto, presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. Además, Enrique Cueto es parte del Grupo Cueto. Hasta el 31 de diciembre de 2025, participaba en la propiedad de 5,29% de las acciones en circulación de LATAM Airlines Group S.A. a través del Grupo Cueto.



FREDERICO CURADO

Extranjero

Director titular

(Independiente bajo normativa chilena y normativa estadounidense)

Frederico Curado ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022 como director independiente. También ha sido director independiente de Transocean desde 2013, donde preside su Comité de HSE y Sostenibilidad y forma parte del Comité de Gobierno Corporativo. Además, es director independiente de ABB desde 2016, siendo presidente de su Comité de Compensación. Frederico Curado fue gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de Embraer de 2007 a 2016 y gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de Ultrapar de 2017 a 2021. Es licenciado en Ingeniería Mecánica- Aeronáutica por el Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) y posee un MBA Ejecutivo de la Universidad de São Paulo (USP).



ANTONIO GIL NIEVAS

23.605.789-5

Director titular

Antonio Gil Nievas se unió al Consejo de Administración de LATAM Airlines Group S.A. en noviembre de 2022. Además, es miembro del consejo de Sociedad Química y Minera de Chile S.A., una empresa chilena listada en la Bolsa de Nueva York (NYSE, por sus siglas en inglés). Con más de 30 años de experiencia en liderazgo estratégico, gerencial, financiero e inversiones a nivel global, europeo y latinoamericano, Gil Nievas fue CEO de Moneda Asset Management por más de 8 años liderando la firma a gestionar más de US$10,5 mil millones y trabajó en JP Morgan, donde ocupó cargos clave como Managing Director, CFO Global y miembro de comités ejecutivos de negocios globales que generaban más de US$10 mil millones en ingresos. Previamente, fue consultor estratégico en Boston Consulting Group (BCG). Es licenciado en Ingeniería Industrial con especialización en Electrónica por el ICAI (Universidad Pontificia Comillas, España), y obtuvo su MBA en la Harvard Business School. Igualmente, completó el Programa Ejecutivo de Stanford.



MICHAEL NERUDA

Extranjero

Director titular

Michael Neruda ha sido miembro del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2022. Un inversionista experimentado, director y ex socio de Sixth Street, una firma global de inversión que ofrece soluciones de capital a empresas en todas las etapas de crecimiento donde lideró el área de reestructuraciones y activos en crisis, así como las inversiones transversales de Sixth Street en empresas donde se combina experiencia en mercados públicos y financiamiento de capital privado para mejorar sus balances. Antes de unirse a Sixth Street en 2015, fue director en Watershed Asset Management, donde lideró las inversiones de la firma en los sectores de consumo y energía. Anteriormente, fue analista de inversiones en MHR Fund Management, Silver Point Capital y Merrill Lynch. Neruda tiene una licenciatura en Ciencias de la Gestión y la Ingeniería de Stanford University y es titular de la certificación CFA. La amplia experiencia de Michael Neruda en gobierno corporativo incluye desempeñarse como miembro de directorio y representante de inversionistas en numerosos directorios, incluidos LATAM Airlines Group S.A., Neiman Marcus y Stallion Infrastructure Services, y también ha servido en la Junta de Gobernadores de los Boys & Girls Clubs de San Francisco y el Patronato de Katherine Delmar Burke's School.



SONIA VILLALOBOS

21.743.859-4

Director titular

(Independiente bajo la normativa estadounidense)

Sonia J.S. Villalobos se unió al Directorio de LATAM Airlines Group S.A. en agosto de 2018. Ciudadana brasileña y socia fundadora de la firma Villalobos Consultoria, ha sido miembro regular del Directorio de varias empresas brasileñas cotizadas, como Petrobras y Telefónica Vivo. Entre 2005 y 2009, fue gerente de fondos en Larrain Vial AGF en Chile. De 1996 a 2002, fue responsable de las inversiones de Capital Privado en Brasil, Argentina y Chile para Bassini, Playfair & Associates, LLC, y desde 1989 fue jefa de investigación en el Banco de Investimentos Garantia. Sonia Villalobos 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

Extranjero

Director titular

Alexander Wilcox ha sido parte del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. desde octubre de 2020. Con más de 20 años de experiencia en la industria de la aviación, ha sido uno de los fundadores de JetBlue Airways y presidente fundador y director de operaciones de una aerolínea en la India. Además, es cofundador y gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de JSX, una aerolínea de transporte público charter en los Estados Unidos, reconocida como la mejor de América del Norte según el NPS. Wilcox ha sido miembro de la Henry Crown Fellowship del Instituto Aspen desde 2011 y pertenece al capítulo de Dallas de la Organización de Presidentes Jóvenes (YPO Gold). Es piloto privado desde 1987 y forma parte del consejo de The Compass School of Texas en Dallas. Tiene un título en Ciencias Políticas e Inglés de la Universidad de Vermont.

Composición del directorio

NCG 519: 3.2.IV DIRECTORIO
GRI 2-9, 2-10, 2-11

Matriz de conocimientos y experiencia previa de los miembros del Directorio.

	Ignacio Cueto	Bornah Moghbel	Enrique Cueto	Frederico Curado	Antonio Gil Nievas	Michael Neruda	Sonia Villalobos	Alexander Wilcox
Industria aérea	●		●	●			●	●
Estrategia corporativa		●	●	●	●		●	●
Riesgos	●	●		●	●	●	●	
Economía Y finanzas		●		●	●	●	●	
Compliance				●	●		●	
ASG							●	
Ciberseguridad							●	

	Hombres	Mujeres
Por sexo	**7**	**1**
Por nacionalidad		
Brasil	1	1
Chile	2	—
España	1	—
Estados Unidos	3	—
Por rango de edad		
Menos de 30 años	—	—
Entre 30 y 40 años	—	—
Entre 41 y 50 años	2	—
Entre 51 y 60 años	2	—
Más de 61años	3	1
Por antigüedad		
Menos de 3 años	—	—
Entre 3 y 6 años	6	—
Entre 6 y 9 años	1	1
Entre 9 y 12 años	—	—
Más de 12 años	—	—
Personas con discapacidad	**—**	**—**

Características del directorio

NCG 519: 3.2.VIII, 3.2.XIII DIRECTORIO
GRI 2-9

Visitas en terreno

En 2025 el Directorio no realizó visitas a terreno.

Antigüedad promedio

La antigüedad promedio de los miembros del Directorio al 31 de diciembre de 2025 es de 4,9 años.

Otros mandatos

Ninguno de los directores ocupa cargos de dirección (director o gerente general - CEO, por sus siglas en inglés) en cuatro o más compañías externas adicionales y listadas públicamente.

Remuneración del directorio

NCG 519: 3.2.II DIRECTORIO, 3.3.III COMITÉS DEL DIRECTORIO
GRI 2-19

Las remuneraciones del Directorio corresponden a dietas fijas pagadas por la asistencia a sesiones del Directorio, del Comité de Directores y de los respectivos Subcomités. Asimismo, las remuneraciones de carácter variable se otorgan a través de Unidades de Remuneración (URAs), cuyo detalle y funcionamiento se describen en la página 234 del capítulo de Anexos.

Estas remuneraciones fueron aprobadas en la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de marzo de 2025 y se encuentran vigentes para el período informado.

Cabe mencionar que, para los efectos de la elaboración y modificación de la política de Compensaciones Salariales, no se considera la participación de terceros ajenos a la entidad.

Proporción salarial (mujeres/hombres)

NCG 519: 3.2.XIII DIRECTORIO

Las dietas fijas asociadas a la participación en el Directorio son definidas por la Junta de Accionistas y se aplican en igualdad de condiciones a todos los directores. La única excepción corresponde al presidente del Directorio, quien percibe una dieta equivalente al doble de la asignada a los demás integrantes.

	Media[5]	Mediana[6]
Directores Titulares	100%	100%
Directores Suplentes	N/A	N/A

N/A: No Aplica, ya que no hay directores suplentes.
[5] Para el cálculo de la media, se considera el promedio de las rentas.
[6] 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 – dietas[1] 2025 (US$)

BASE 2025

Nombre	Directorio	Comité de Directores	Subcomite	Remuneración Variable	Total
Ignacio Cueto Plaza	160.000		20.000	57.379	237.379
Bornah Moghbel[2]	-		-	-	-
Enrique Cueto Plaza	80.000		40.000	57.379	177.379
Frederico Curado	80.000	85.417	54.167	76.505	296.089
Antonio Gil Nievas	80.000		54.167	57.379	191.546
William de Wulf[2]	-		-	-	-
Michael Neruda[2]	-		-	-	-
Sonia J. S Villalobos	80.000	50.000	40.000	76.505	246.505
Alexander D. Wilcox	80.000		20.000	57.379	157.379
Total	**560.000**	**135.417**	**228.334**	**382.525**	**1.306.276**

BASE 2024

Nombre	Directorio	Comité de Directores	Subcomite	Remuneración Variable	Total
Ignacio Cueto Plaza	160.000	-	28.542	127.234	315.776
Bornah Moghbel[2]	-	-	-	-	-
Enrique Cueto Plaza	80.000	-	40.000	127.234	247.233
Frederico Curado	80.000	85.417	54.167	169.645	389.229
Antonio Gil Nievas	80.000	-	54.167	127.234	261.401
William de Wulf[2]	-	-	-	-	-
Michael Neruda[2]	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	80.000	50.001	40.000	169.645	339.646
Alexander D. Wilcox	80.000	-	25.000	127.234	232.234
Total	**560.000**	**135.418**	**241.876**	**848.226**	**1.785.519**

[1] Montos brutos.
[2] Los directores Bornah Moghbel y Michael Neruda y los ex directores Alvaro Fabián y William de Wulf renunciaron a sus compensaciones como miembros del Directorio, del Comité de Directores y los subcomités.

Comité de directores

NCG 519: 3.3.I, 3.3.II, 3.3.VI, 3.3.VII COMITÉS DEL DIRECTORIO, 3.2.VI, 3.2.VII DIRECTORIO

Hasta el año 2023, LATAM Airlines Group S.A. contaba con un Comité de Directores que, adicionalmente, ejercía las funciones de Comité de Auditoría, con el objeto de dar cumplimiento a la Ley Sarbanes-Oxley de los Estados Unidos de América y a los lineamientos de la Comisión de Bolsa y Valores de dicho país (SEC, por sus siglas en inglés).

Durante 2024, y en el contexto del relistamiento de los valores de LATAM Airlines Group S.A. en la Bolsa de Valores de Nueva York, el Directorio, con fecha 17 de julio de 2024, aprobó —previa propuesta del Comité de Directores— la creación de un Comité de Auditoría con fines específicos para la normativa estadounidense, separando de este modo ambos comités.

En este marco, el Comité de Directores continúa reportando mensualmente al Directorio, a través de la presentación efectuada por su presidente durante las sesiones ordinarias de Directorio. En dichas instancias se abordan materias vinculadas a auditoría interna y control, tales como la aprobación del plan de auditoría interna, la supervisión de la auditoría externa y del proceso de certificación SOX, así como la gestión de riesgos.

Asimismo, con periodicidad anual, se presentan al Comité de Directores y al Directorio materias relacionadas con responsabilidad social y sostenibilidad. En estas sesiones, el área de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad expone su informe, destacando los avances en la implementación de la Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM, la cual considera los pilares de gestión ambiental, gestión del cambio climático, economía circular y valor compartido.

En todas las sesiones del Comité de Directores participan regularmente el vicepresidente Legal & Compliance y los ejecutivos responsables de las materias tratadas. Cabe precisar que el Gerente General no participa de manera regular en estas reuniones.

Al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024, el Comité de Directores estuvo conformado por Frederico Curado, Sonia J. S. Villalobos y Michael Neruda. De conformidad con lo dispuesto en la Ley sobre Sociedades Anónimas chilena, solo Frederico Curado, en su calidad de presidente del Comité, califica como director independiente, al no mantener vínculos significativos con LATAM Airlines Group S.A. ni con sus ejecutivos principales.

Reuniones del Comité de Directores con la empresa auditora de los estados financieros

El Comité de Directores se reúne trimestralmente con la firma de auditoría externa con el objeto de revisar los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A., tanto trimestrales como anuales, conforme a lo establecido en el artículo 50 bis de la Ley sobre Sociedades Anónimas chilena. En estas reuniones se revisan, entre otras materias, la planificación del trabajo de auditoría, su alcance, las áreas de foco y su alineamiento con los requisitos normativos aplicables.

Adicionalmente, la firma de auditoría externa presenta al Directorio, al menos una vez al año, el plan de trabajo para el ejercicio siguiente y los resultados de la auditoría, incluyendo las principales recomendaciones formuladas.

Comité de Auditoría

Durante 2024, LATAM Airlines Group S.A. constituyó un Comité de Auditoría, integrado por los directores Frederico Curado y Sonia J. S. Villalobos, el cual reporta trimestralmente al Directorio y que al 31 de diciembre de 2025 sigue compuesto por los mismos integrantes designados al momento de su constitución en 2024.

Entre sus principales funciones se encuentra asistir al Directorio en la supervisión de la integridad de los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A.; evaluar el desempeño, independencia y calificaciones de los auditores externos; así como supervisar el desempeño, planificación e iniciativas del equipo de auditoría interna. Asimismo, este Comité vela por el cumplimiento de los requisitos legales y regulatorios aplicables a la compañía, entre otras responsabilidades.

Subcomités del Directorio

Adicionalmente al Comité de Directores y al Comité de Auditoría, LATAM Airlines Group S.A. cuenta con otros tres subcomités que apoyan al Directorio en la toma de decisiones: el Subcomité de Finanzas; el Subcomité de Estrategia y Sostenibilidad; y el Subcomité de Liderazgo.

Es importante señalar que, en las sesiones de Directorio, participan regularmente el Gerente General (CEO, por sus siglas en inglés), el vicepresidente de Finanzas, el vicepresidente Legal & Compliance y los ejecutivos principales responsables de las distintas materias tratadas en cada sesión.

Durante 2024 y 2025, los miembros del Comité de Auditoría no percibieron remuneraciones asociadas a su participación en este Comité.

Durante 2025, el Comité de Auditoría no incurrió en gastos asociados a asesorías de expertos para la ejecución de sus funciones.

Directrices para la contratación de servicios

NCG 519: 3.2.III DIRECTORIO, 3.3.V COMITÉS DEL DIRECTORIO

Tanto el Directorio como el Comité de Directores se encuentran facultados para contratar expertos externos con el objeto de recibir asesoría en materias específicas, tales como contabilidad, finanzas, impuestos, aspectos legales u otras áreas especializadas. En estos casos, el director o los directores que soliciten la contratación de un experto deben justificar dicha necesidad en una sesión formal.

La contratación de asesores debe ajustarse a las políticas vigentes de LATAM Airlines Group S.A. en materia de contratación de proveedores, gestión de conflictos de interés y condiciones de mercado. En este marco, la administración propone una nómina de candidatos para consideración del Directorio, a partir de la cual sus miembros pueden seleccionar al asesor correspondiente, pudiendo uno o más de ellos vetar la contratación de un candidato específico. El proceso de contratación de asesores por parte del Directorio se encuentra descrito en el Manual Corporativo del grupo LATAM.

Durante 2025, el Directorio no reportó gastos asociados a la contratación de asesorías en materias contables, tributarias, financieras, legales u otras. Asimismo, durante el mismo período, el Comité de Directores no registró gastos por asesorías en dichas áreas. El subcomité de liderazgo reportó gastos por US$90.000 relacionados a asesorías sobre las revisiones de mercado para las remuneraciones de los altos ejecutivos.

Por su parte, respecto de los servicios contratados con la firma encargada de la auditoría de los estados financieros, se precisa que su contratación no se financia con el presupuesto del Directorio. En este sentido, durante el ejercicio fiscal 2025, LATAM Airlines Group S.A. pagó un total de MUS$2.556 a la firma de auditoría externa PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada (PwC) por la prestación de estos servicios.

De dicho monto, MUS$2.529 correspondieron a honorarios por servicios de auditoría, mientras que los honorarios asociados a otros servicios ascendieron a US$27 mil. Durante el período informado, no se registraron pagos por servicios distintos de auditoría ni por servicios tributarios.

Marco de gobernanza de sostenibilidad

NCG 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA, 3.2.VI, 3.2.VII DIRECTORIO, 3.6.IV GESTIÓN DE RIESGOS, 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-12, 2-13

El compromiso con la sostenibilidad forma parte integral del negocio del grupo LATAM y se encuentra incorporado en los procesos de toma de decisiones a distintos niveles de la organización. En coherencia con este enfoque, la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, en coordinación con los líderes de la organización, y considerando tanto los objetivos estratégicos del grupo LATAM, como con las mejores prácticas a nivel internacional, define la estrategia en materia de sostenibilidad e impulsa su implementación en los países donde opera la compañía.

Con el propósito de asegurar el cumplimiento de los objetivos definidos, trimestralmente la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad consolida información relativa a los principales avances y brechas asociados a sostenibilidad. En función de su criticidad y relevancia, estos resultados son presentados periódicamente a los miembros del Comité Ejecutivo y al Gerente General (CEO, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM, como insumo para la toma de decisiones. Adicionalmente, con periodicidad anual, se realiza una instancia de revisión por parte de la alta dirección respecto de los resultados del Sistema de Gestión Ambiental (SGA).

Sin perjuicio de lo anterior, la máxima instancia de análisis de resultados y de definición de decisiones estratégicas en materia de sostenibilidad, corresponde al Subcomité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio. A dicho subcomité se le reporta anualmente el estado de avance de las aspiraciones y compromisos del grupo LATAM en esta materia, incluyendo los aspectos vinculados a responsabilidad social. Asimismo, estos temas son presentados anualmente al Comité de Directores y al Directorio.

Para mayor detalle, ver el capítulo “Compromiso con la Sostenibilidad”.

ORGANIGRAMA

NCG 519: 3.1.VII MARCO DE GOBERNANZA

Esfera ejecutiva

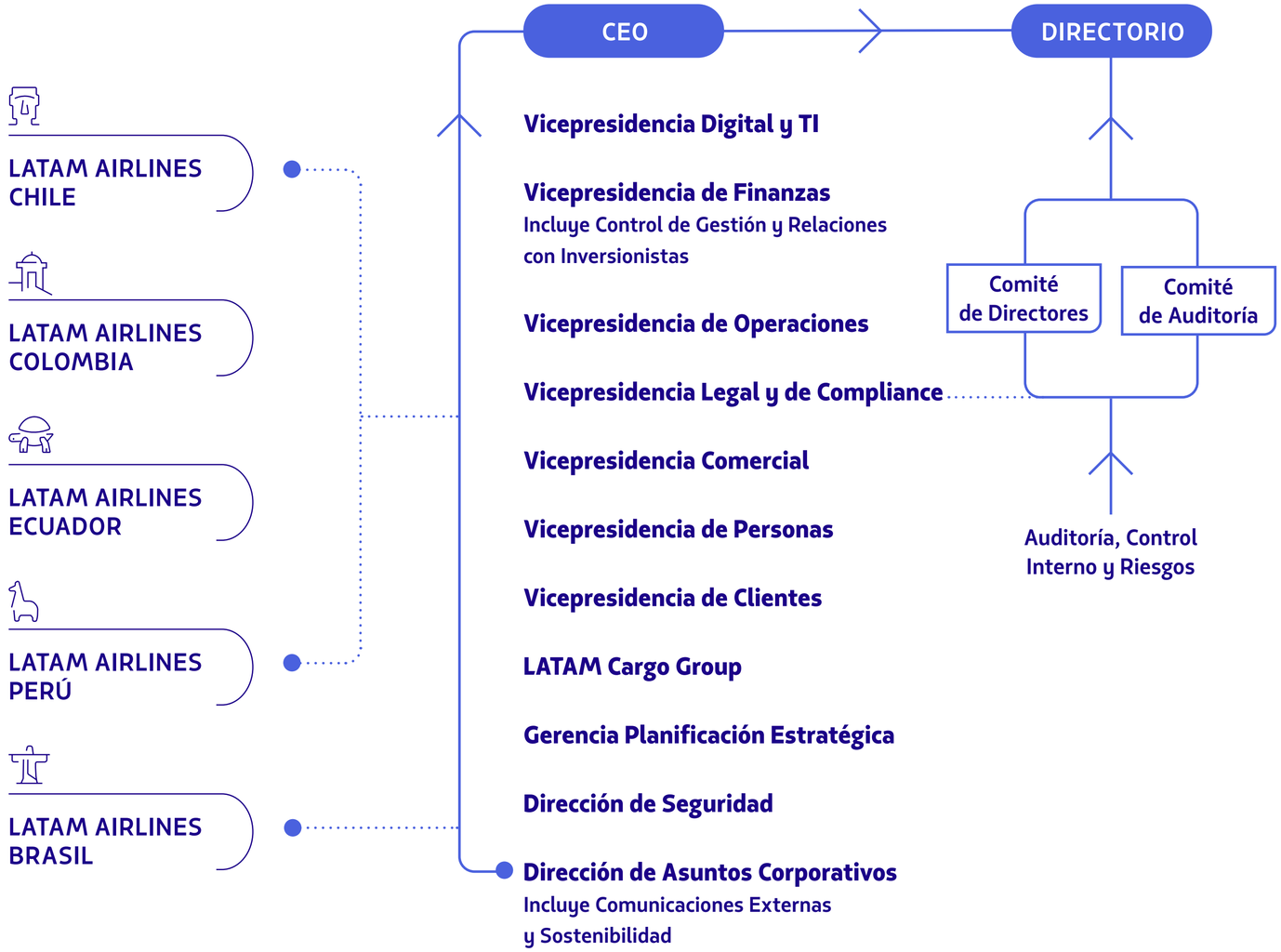
GRI-13

El gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) es el ejecutivo de más alto rango en LATAM Airlines Group S.A. y reporta directamente a su Directorio.

Su principal responsabilidad es supervisar, dirigir y controlar la gestión general del negocio.

En tanto, la esfera ejecutiva de LATAM Airlines Group S.A. se divide en diferentes áreas. Estas son: Carga, Clientes, Comercial, Finanzas, Operaciones Legal y Compliance, Tecnología y Digital, Asuntos Corporativos y Personas. Todas cuentan con una clara división de responsabilidades para la ejecución y el monitoreo de la estrategia. En esta línea, los ejecutivos de esas áreas, además del gerente general (CEO) de LATAM Airlines Brasil forman un Comité Ejecutivo, el cual se reúne semanalmente con el gerente general (CEO) del grupo 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.



PRINCIPALES EJECUTIVOS

NCG 519: 3.4.I EJECUTIVOS PRINCIPALES



Roberto Alvo

8.823.367-0

CEO de LATAM Airlines Group S.A.

Roberto Alvo es el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Group S.A. desde el 31 de marzo de 2020. Antes de asumir este rol, fue director comercial (CCO, por sus siglas en inglés), responsable de la gestión de ingresos de pasajeros y carga, además de desempeñarse como vicepresidente internacional y alianzas y vicepresidente de planificación estratégica y desarrollo en LATAM Airlines Group S.A. Se unió a LAN Airlines en noviembre de 2001, ocupando diversos cargos como director de administración y finanzas en LAN Argentina, gerente de desarrollo y planificación financiera, y subgerente de finanzas. Previamente, trabajó en la Sociedad Química y Minera de Chile S.A. Es ingeniero civil y tiene un MBA del IMD en Lausanne, Suiza.



Ramiro Alfonsín

22.357.225-1

Vicepresidente Comercial

Ramiro Alfonsín es el vicepresidente Comercial (CCO) de LATAM Airlines Group S.A. desde noviembre de 2024. Anteriormente, fue vicepresidente de Finanzas (CFO) durante casi 9 años, liderando la transformación de la compañía, su reorganización bajo el Capítulo 11 y su regreso a la Bolsa de Nueva York. Antes de LATAM, ocupó altos cargos en el sector energético en España, Italia y América Latina, y trabajó en banca de inversión. Es licenciado en Administración de Empresas por la Pontificia Universidad Católica de Argentina, con estudios en Harvard Business School y la University of Chicago Booth School of Business.



Ricardo Bottas

Extranjero

Vicepresidente de Finanzas

Ricardo Bottas es el Vicepresidente de Finanzas (CFO) de LATAM Airlines Group S.A. desde 2025. Cuenta con casi tres décadas de experiencia en diversas industrias, incluyendo auditoría, energía, petróleo y gas, seguros y salud. A lo largo de su trayectoria, ha desempeñado roles clave en gestión, control, finanzas corporativas, fusiones y adquisiciones, así como en relaciones con inversionistas, lo que le ha permitido desarrollar una visión integral del mercado. Durante los últimos 12 años, Ricardo ha ocupado posiciones de gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) y gerente de finanzas (CFO, por sus siglas en inglés) en empresas públicas y en mercados regulados en Brasil, liderando importantes transformaciones en compañías e industrias altamente competitivas y en contextos desafiantes. Es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad de Salvador, Brasil, y cuenta con un MBA en Finanzas Corporativas del IBMEC en Río de Janeiro, Brasil.



Emilio del Real

9.908.112-0

Vicepresidente de Personas

Emilio del Real es el vicepresidente de Personas de LATAM Airlines Group S.A., cargo que ocupa desde agosto de 2005. Antes de unirse, fue gerente de recursos humanos en D&S, una empresa minorista chilena, entre 2003 y 2005. De 1997 a 2003, desempeñó diversos roles en Unilever, incluyendo el de gerente de recursos humanos en Unilever Chile y gerente de formación, contratación y desarrollo ejecutivo para América Latina. Emilio del Real es psicólogo titulado de la Universidad Gabriela Mistral.



Juan Carlos Menció

24.725.433-1

Vicepresidente de legal y de compliance

Juan Carlos Menció es el vicepresidente de Legal y Compliance de LATAM Airlines Group S.A. desde el 1° de septiembre de 2014. Previamente, se desempeñó como asesor general de Norteamérica para LATAM Airlines Group S.A. y sus empresas relacionadas, además de ser Asesor General para LAN Cargo a nivel mundial, cargos que ocupó desde 1998. Antes de unirse a LAN, trabajó como abogado en Nueva York y Florida, representando a diversas aerolíneas internacionales. Menció se graduó en Finanzas Internacionales y Marketing por la Escuela de Negocios de la Universidad de Miami y obtuvo el título de Juris Doctor en la Universidad Loyola.



Paulo Miranda
Extranjero
Vicepresidente de clientes

Paulo Miranda se desempeña como Vice Presidente de Clientes desde mayo de 2019. En este cargo, es responsable de la estrategia de clientes de la Compañía, la prestación del servicio, y la gestión de la marca. Cuenta con más de 25 años de experiencia en la industria de la aviación, con trayectoria profesional en Estados Unidos, Brasil y Chile. Antes de incorporarse a la Compañía, ocupó cargos ejecutivos de alta dirección en otras aerolíneas internacionales. A lo largo de su carrera, ha desempeñado funciones de liderazgo en finanzas, alianzas globales y experiencia de cliente. Posee un título en Administración de Empresas de la Carlson School of Management de la Universidad de Minnesota.



Hernan Pasman
21.828.810-3
Vicepresidente de operaciones y Mantenimiento

Hernán Pasman es el vicepresidente de Operaciones, Mantenimiento y Flota de LATAM Airlines Group S.A. desde octubre de 2015. Adicionalmente es piloto de la familia de aviones Airbus A320 desde abril de 2024. Se unió a LAN Airlines en 2005 como responsable de planificación estratégica y análisis financiero en las áreas técnicas. Entre 2007 y 2010, fue director de Operaciones de LAN Argentina, y en 2011 asumió como gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LAN Colombia. Antes, Pasman trabajó como consultor en McKinsey & Company en Chicago y ocupó posiciones en Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina y Motorola de Argentina. Es Ingeniero Industrial por el ITBA (1995) y tiene un MBA de la Kellogg Graduate School of Management (2001).



Juliana Rios
Extranjero
Vicepresidente de TI & digital

Juliana Ríos es la vicepresidenta de IT & Digital de LATAM Airlines Group S.A. desde enero de 2021, liderando los esfuerzos de transformación digital. Con más de 20 años de experiencia en servicios y tecnología en las industrias financiera y aérea, se ha destacado en áreas como transformación empresarial, fusiones y adquisiciones, digitalización, TI y la gestión de proyectos a gran escala, incluyendo la migración a PSS. Antes de unirse a LATAM Airlines Group S.A., Ríos ocupó un cargo ejecutivo en Banco Santander, Brasil, donde lideró la estrategia de negocio minorista y la experiencia del cliente, además de dirigir programas de integración en Brasil, Italia y los Países Bajos. Posee un título en Administración de Empresas y un MBA en Gestión Corporativa del IBMEC.



Andrés Bianchi
8.867.785-4
CEO LATAM Cargo Group

Andrés Bianchi ha sido el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Cargo Group desde 2017, donde gestiona y coordina las actividades de carga aérea de las filiales de LATAM Airlines Group S.A. Se unió a LATAM Cargo Group 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 & Company y, entre 2002 y 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.



Juan José Tohá
16.655.612-0
Director de asuntos Corporativos y sostenibilidad

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 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, por sus siglas en inglés), 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 a LATAM Airlines Group S.A. como director de asuntos corporativos y sostenibilidad, reportando directamente al CEO y lidera la estrategia corporativa de asuntos públicos, comunicaciones externas y sostenibilidad.

Remuneración de ejecutivos

NCG 519: 3.4.II, 3.4.III EJECUTIVOS PRINCIPALES, 3.6.XI, 3.6.XI, 3.6.XII GESTIÓN DE RIESGOS
GRI 2-19, 2-20

El grupo LATAM cuenta con una política de compensaciones aplicable a la estructura salarial de todos los cargos, la cual se sustenta en una metodología de valorización de puestos basada en sistemas de puntos y grados, así como en escalas salariales definidas a partir de estudios de mercado. Esta política orienta los distintos movimientos salariales dentro de la organización, tanto por mérito como por promociones.

El Subcomité de Liderazgo, integrado por cuatro Directores, es la instancia encargada de analizar la estructura organizacional de alto nivel y la política de compensación corporativa del grupo LATAM. Su función es asegurar que las remuneraciones se encuentren alineadas con los objetivos estratégicos de la compañía, reconozcan el desempeño y el comportamiento de los ejecutivos, y eviten la generación de incentivos que pudieran inducir a los principales ejecutivos a actuar en contra de los intereses del grupo LATAM, sus políticas, directrices y la normativa vigente.

En este contexto, el Subcomité de Liderazgo desarrolla su trabajo mediante la revisión y evaluación de modelos y mejores prácticas disponibles en el mercado, incluyendo ejercicios de benchmarking. Sobre esta base, analiza las materias relacionadas con compensaciones antes de elevar las propuestas correspondientes al Comité de Directores.

De acuerdo con la legislación aplicable al grupo LATAM en su calidad de sociedad anónima abierta, en particular lo dispuesto en el artículo 50 bis de la Ley sobre Sociedades Anónimas, corresponde al Comité de Directores examinar los sistemas de remuneraciones y los planes de compensación de los gerentes, ejecutivos principales y trabajadores de la sociedad. En este marco, cada vez que se propone una modificación, el Vicepresidente de Recursos Humanos del grupo LATAM debe presentarla al Comité de Directores. Asimismo, una vez al año, dicho Comité informa al Directorio respecto de la compensación de los altos ejecutivos. LATAM trabajó con una consultora de compensaciones las revisiones de mercado de las compensaciones de los altos ejecutivos y para la confección de los incentivos de largo plazo, recomendaciones que luego son revisadas por el Subcomité de liderazgo.

Su función es asegurar que las remuneraciones se encuentren alineadas con los objetivos estratégicos de la compañía, reconozcan el desempeño y el comportamiento de los ejecutivos, y eviten la generación de incentivos que pudieran inducir a los principales ejecutivos a actuar en contra de los intereses del grupo LATAM.

Cabe señalar que la política de compensaciones no se encuentra divulgada al público en general, pero está disponible para los colaboradores a través del portal interno del grupo LATAM. En esta línea, tanto la política como las estructuras salariales del gerente general y de los ejecutivos principales no se someten a la aprobación de los accionistas.

Durante 2025, la remuneración de los ejecutivos totalizó US$ 96.878.617, de los cuales US$ 27.024.415 correspondieron a remuneraciones y US$ 69.854.202 a remuneraciones variables. Los incrementos versus 2024 están relacionados a los pagos de remuneración variable ligados al CIP GEM, programa explicado a continuación.

Remuneración de ejecutivos

	2025		2024	
	US$	**CLP$**	**US$**	**CLP$**
Remuneracion fija	*27.024.415*	*25.082.980.630*	*22.574.793*	*22.070.472.322*
Remuneracion variable	*69.854.202*	*64.835.875.820*	*20.943.756*	*20.475.872.938*
Total	**96.878.617**	**89.918.856.450**	**43.518.550**	**42.546.345.260**

CIP (plan de incentivos corporativos)

Con el objetivo de incentivar la retención de talento en las empresas del grupo LATAM y en el contexto de la salida del Procedimiento Capítulo 11, el Directorio aprobó el 25 de abril de 2023 la extensión de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Plan de Incentivos Corporativos (Corporate Incentive Plan o "CIP").

El CIP contempla incentivos diferenciados para tres categorías de empleados contratados directamente por empresas del grupo LATAM: empleados no ejecutivos; ejecutivos no pertenecientes a la Reunión Ejecutiva Global (GEM); y ejecutivos GEM. Cada empleado es elegible únicamente para el CIP correspondiente a su categoría. Los términos aplicables a cada uno de estos planes fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero y diciembre de 2023. En todos los casos, los empleados deben haber permanecido como tales a la fecha de devengo correspondiente para tener derecho a los beneficios asociados.

Durante el año 2025 y hasta el mes de diciembre, el monto devengado por el CIP ascendió a US$78,79 millones, el cual se encuentra registrado en la línea Gastos de administración del Estado de Resultados Consolidado por función. Al cierre de diciembre de 2025, el saldo provisionado del plan alcanzó US$152,6 millones.

Para obtener una descripción detallada, consulte la Nota 2.17 (Beneficios a los empleados) de los estados financieros consolidados auditados.

CIP GEM

El grupo LATAM implementó un programa de retención y alineamiento de talento dirigido a los ejecutivos GEM (Group Executive Management), categoría que incluye al gerente general (CEO, por sus siglas en inglés), así como a aquellos empleados cuyos cargos corresponden a vicepresidentes o directores. Este programa permite a los participantes optar a recibir pagos en dinero efectivo asociados a Unidades de Remuneración, cuyo valor referencial se considera equivalente al valor de una acción de LATAM Airlines Group S.A.

En consecuencia, cuando dichas Unidades se hacen efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir un pago en dinero determinado por la multiplicación del número de Unidades devengadas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que resulte aplicable conforme a las reglas del CIP GEM. Las Unidades contempladas en este programa corresponden a las siguientes:

Retention Shares Units (RSUs)

Las Retention Shares Units (RSUs) corresponden a unidades asociadas a la permanencia del empleado en el grupo LATAM y, por tanto, su devengo se encuentra vinculado al transcurso del tiempo. En total, el CIP contempla hasta 2.346.862.183 RSUs, las cuales se hacen efectivas de manera parcial conforme a los hitos definidos en el programa.

Como regla general, las RSUs son elegibles para hacerse efectivas en tres parcialidades, equivalentes a un tercio cada una, en los meses 24, 36 y 42 contados desde la fecha de salida del grupo LATAM del procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11 de los Estados Unidos de América (la "Fecha de Salida"). Este devengo se encuentra sujeto a la ocurrencia de un evento gatillante asociado al volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A., en los términos establecidos en el CIP (Volume Triggering Event o "VTE").

El número de RSUs que efectivamente se haga efectivo en cada fecha estará determinado en función de los recursos netos acumulados derivados de un VTE, de acuerdo con el denominado "Factor Pro Rata". Sin perjuicio de lo anterior, el CIP GEM contempla un mecanismo de "Vesting Mínimo Garantizado", conforme al cual un porcentaje de las RSUs se hace efectivo en determinadas fechas, incluso en ausencia de un VTE, descontando aquellas RSUs que eventualmente se hubieran hecho efectivas con anterioridad.

Performance Shares Units (PSUs)

Las Performance Shares Units (PSUs) corresponden a unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en el grupo LATAM como al desempeño de la compañía, medido en función del precio de la acción. Al igual que las RSUs, su devengo se encuentra vinculado al transcurso del tiempo, incorporando adicionalmente el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A., considerando un mercado líquido. En ausencia de dicho mercado, el precio de la acción se determina sobre la base de transacciones representativas.

En total, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs, las cuales se hacen efectivas por parcialidades. Como regla general, las PSUs son elegibles para devengar en tres cuotas equivalentes a un tercio cada una, en los meses 24, 36 y 42 contados desde la Fecha de Salida, sujeto a que (i) ocurra un VTE y (ii) que el cuociente entre el precio neto de las ventas derivadas de un VTE y el precio por acción correspondiente al aumento de capital aprobado en la Junta

Extraordinaria de Accionistas de fecha 5 de julio de 2022 (Precio ERO: US$0,01083865799) sea igual o superior al 50%.

El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo dependerá tanto del Factor Pro Rata como del cuociente Precio Neto/Precio ERO. En consecuencia, las PSUs constituyen un beneficio eventual y no garantizado.

Adicionalmente, el programa contempla una modalidad alternativa que permite que hasta el 50% de las PSUs se haga efectivo cuando el retorno por acción, expresado como porcentaje del Precio ERO, alcance o supere el 160%, siempre que ello ocurra a más tardar en el mes 60 contado desde la Fecha de Salida. En particular, un 25% de las PSUs podrá hacerse efectivo al alcanzar un retorno igual o superior al 160%, y otro 25% al alcanzar un retorno igual o superior al 200%. La cantidad de PSUs que se haga efectiva bajo esta modalidad dependerá del momento en que se alcancen dichos niveles de retorno. Las PSUs que no se devenguen conforme a esta alternativa seguirán siendo elegibles para hacerse efectivas conforme a las reglas generales del CIP.

En todos los casos, los respectivos empleados deberán haberse mantenido como tales en el grupo LATAM a la fecha de devengo correspondiente para acceder a estos beneficios.

Management Protection Plan (MPP)

Adicionalmente, ciertos ejecutivos GEM tienen derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero, denominado Management Protection Plan (MPP), conforme a las condiciones establecidas en el Plan de Reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11. Este pago se devenga en tres cuotas: un 33% en el mes 18, un 34% en el mes 24 y un 33% en el mes 30, contados desde la Fecha de Salida.

Asimismo, los empleados elegibles para el MPP pueden optar a un número limitado de RSUs adicionales, denominadas “MPP Based RSUs”. En total, el CIP contempla hasta 1.438.926.658 MPP Based RSUs, las cuales, como regla general, se devengan en los mismos términos y condiciones aplicables a las RSUs, siendo elegibles para hacerse efectivas en tercios en los meses 18, 24 y 30 desde la Fecha de Salida.

Tratamiento contable

Considerando las características del programa, este ha sido contabilizado de acuerdo con lo establecido en la NIIF 2 (Pagos basados en acciones), siendo clasificado como un incentivo liquidado en efectivo (cash settlement award). En consecuencia, se reconoce al valor justo como un pasivo, el cual forma parte de los rubros cuentas por pagar comerciales, otras cuentas por pagar y provisiones por beneficios a los empleados no corrientes. Dicho pasivo se actualiza a la fecha de cierre de cada estado financiero, reconociendo su efecto en resultados del período dentro de la línea de Gastos de administración del Estado de Resultados Consolidado por función.

El valor justo del programa se determina sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de LATAM Airlines Group S.A., multiplicado por el número de unidades base otorgadas. Dicha estimación se realiza considerando el Plan de Negocios de la compañía y sus principales indicadores, tales como EBITDAR y deuda neta ajustada.



DIRECTRICES CORPORATIVAS

GRI 2-24, 2-26, 2-27, 206-1, 3-3

Más información

Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo
Código de Conducta
Política Corporativa de Anticorrupción
Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas
Código de Conducta para Terceros y Terceros Intermediarios

Directrices para el funcionamiento del gobierno corporativo

NCG 519: 2.3.4.III ACCIONES, SUS CARACTERÍSTICAS Y DERECHOS, 3.1.I, 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA, 3.5. ADHERENCIA A CÓDIGOS NACIONALES O INTERNACIONALES, 3.6.VII GESTIÓN DE RIESGOS

El grupo LATAM tiene como sociedad matriz a LATAM Airlines Group S.A., una sociedad anónima abierta cuyos valores se encuentran inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) en Chile. Las acciones de LATAM Airlines Group S.A. se transan en la Bolsa de Comercio de Santiago y en la Bolsa de Valores Electrónica de Chile, así como en la Bolsa de Valores de Nueva York, a través de American Depositary Receipts (ADR).

En este marco, el modelo de gobierno corporativo del grupo LATAM se rige por la normativa vigente aplicable, incluyendo las disposiciones de la Ley de Mercado de Valores (N° 18.045), la Ley sobre Sociedades Anónimas (N° 18.046), las regulaciones y normas de la CMF, los reglamentos de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos (SEC), y las regulaciones específicas de los cinco países en los que mantiene operaciones domésticas: Chile, Brasil, Perú, Colombia y Ecuador.

Adicionalmente, el grupo LATAM promueve la adopción de buenas prácticas de gobierno corporativo mediante la revisión permanente de estándares nacionales e internacionales, evaluando su pertinencia y aplicabilidad en un contexto operativo marcado por múltiples jurisdicciones y marcos regulatorios diversos. En este sentido, cuenta con un Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo, originalmente publicado en 2019 y actualizado recientemente, cuyo propósito es establecer los principios que orientan el funcionamiento del Directorio y transparentarlos al mercado.

Este Manual define las bases de los procedimientos implementados para la incorporación continua de mejores prácticas en materia de gobernanza y se encuentra disponible tanto para los colaboradores del grupo, a través del sitio interno, como para el mercado, accionistas y otros grupos de interés, mediante el sitio web corporativo.

En línea con lo anterior, el Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo incorpora principios recogidos de códigos internacionales ampliamente reconocidos, tales como el UK Corporate Governance Code y los Principios de Gobierno Corporativo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y del G20, así como de la normativa anticorrupción local aplicable. No obstante, el grupo LATAM no se encuentra formalmente adherido a un código específico en esta materia.

Este enfoque responde a la necesidad de mantener un marco de gobernanza flexible, que permita incorporar prácticas efectivas y coherentes con la estructura y operación global del grupo. Complementariamente, LATAM Airlines Group S.A. dispone de un Código de Conducta, clasificado como Política Corporativa y aprobado por el Directorio, que recoge los principios más relevantes de estos estándares nacionales e internacionales.

El Código de Conducta vigente fue aprobado por el Directorio en sesión extraordinaria N° 238, celebrada el 22 de febrero de 2024, y resulta aplicable a todos los empleados, colaboradores y Directores del grupo LATAM, en sus empresas, filiales, sucursales y oficinas.

Por su parte, el grupo LATAM cuenta con un conjunto de políticas y lineamientos corporativos complementarios que, en su conjunto, orientan la conducta de los empleados conforme a principios de ética, integridad, transparencia, rendición de cuentas y prevención de conductas ilícitas, tales como corrupción, soborno, prácticas anticompetitivas y lavado de dinero. Estas materias se encuentran distribuidas en distintas políticas —entre ellas, la Política de Sostenibilidad del grupo LATAM—, lo que permite una gestión más efectiva y especializada de cada ámbito.

Este enfoque favorece la coherencia entre los distintos instrumentos corporativos, evitando concentrar en un solo documento contenidos de diversa naturaleza y facilitando tanto su actualización como su aplicación en una organización que opera en múltiples jurisdicciones. En este contexto, el grupo LATAM evalúa de manera continua la incorporación de prácticas adicionales de gobierno corporativo, incluyendo la eventual adhesión a códigos nacionales o internacionales.

El Código de Conducta del grupo LATAM es aplicable a todos sus empleados y colaboradores, incluyendo a los Directores, en sus empresas, filiales, sucursales y oficinas. A su vez, el Programa de Compliance, gestionado por el área de Compliance bajo la Vicepresidencia de Legal Affairs & Compliance, lidera los procesos de monitoreo, control y mejora continua del sistema.

En materia de evaluación del gobierno corporativo, el grupo LATAM utiliza como referencia los resultados obtenidos en la dimensión “Corporate Governance” del Corporate Sustainability Assessment (CSA) de S&P Global, evaluación externa de carácter periódico que permite identificar de manera sistemática fortalezas y brechas en aspectos como la estructura y funcionamiento del Directorio, la ética y el cumplimiento, la gestión de riesgos y los mecanismos de transparencia. Los resultados del CSA constituyen un insumo clave para la definición de planes de mejora continua y para el alineamiento de las prácticas de gobierno corporativo con estándares internacionales. Ello se complementa con la función de Auditoría Interna, que evalúa de manera objetiva e independiente, entre otros, la efectividad de los procesos de gobierno corporativo; con la revisión permanente de estándares nacionales e internacionales que realiza el grupo con la implementación de su Manual de Prácticas de Gobierno Corporativo; y con los reportes semestrales del Programa de Compliance al Directorio y al Comité de Directores, que permiten monitorear de forma continua el cumplimiento de las directrices corporativas

Sanciones

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.1 EN RELACIÓN CON CLIENTES, 8.2 EN RELACIÓN CON SUS TRABAJADORES, 8.4 LIBRE COMPETENCIA, 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-520A.1

Las empresas del grupo LATAM cuentan con políticas y controles internos 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, existen una serie de entrenamientos que capacitan a los empleados sobre esas materias, contando las empresas del grupo con asesoría legal permanente, tanto interna como externa, para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente. existiendo asimismo un monitoreo constante para prevenir incumplimientos, encontrándose asimismo los procedimientos internos ajustados a la regulación aplicable.

Más información sobre estos sistemas y controles se encuentra disponible en las secciones Ética y Compliance, Canal Confidencial y Programa de Compliance de Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs).

Libre competencia

Durante el año 2025, no hubo sanciones ejecutoriadas ni pérdidas monetarias como resultado de procedimientos judiciales relacionados con normas de libre competencia o de competencia desleal.

La forma en la que se gestionan las temáticas asociadas a la libre competencia y la competencia desleal se abordan en la sección “Ética y Compliance” de este mismo capítulo, y actualmente no se consideran un riesgo material para el grupo LATAM.

Consumidor

Durante 2025, el número de sanciones ejecutoriadas en contra de LATAM Airlines Group S.A. y/o alguna de sus filiales en Chile, en relación con la Ley N°19.496 sobre Protección de los Derechos del Consumidor, fue de 34. En el caso de las filiales relacionadas en los países donde opera el grupo LATAM, las sanciones ejecutoriadas asociadas a legislaciones equivalentes a dicha ley alcanzaron un total de 200.

El total de las sanciones señaladas en el presente apartado representó un monto agregado de CLP$ 624.169.041.

Laboral

Durante el año 2025, el número de sanciones laborales ejecutoriadas en contra de LATAM Airlines Group S.A. y/o alguna de sus filiales en Chile fue de 30. En tanto, en las filiales relacionadas en los territorios en que opera el grupo LATAM, las sanciones laborales ejecutoriadas totalizaron 75.

El monto total asociado a las sanciones indicadas en este apartado ascendió a CLP$ 251.359.187.

Durante el período informado, únicamente Chile, Colombia, Ecuador y Brasil fueron objeto de acciones de tutela laboral, sin que se hayan registrado sanciones ejecutoriadas a la fecha.

Más información
Ver las secciones: Ética y Compliance (página 57), Canal Confidencial (Página 60), Programa de Compliance de Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs) (Página 204).

Conflicto de interés

NCG 519: 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA, 3.6.XIII GESTIÓN DE RIESGOS Y 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO – 8.5 OTROS
GRI 205-3, 2-15

El grupo LATAM cuenta con un proceso interno formal para la identificación y gestión de potenciales conflictos de interés. En este contexto, todos los candidatos que postulan a la compañía deben completar una Declaración de Conflicto de Interés con anterioridad a su contratación. Asimismo, los colaboradores del grupo deben actualizar periódicamente dicha declaración en el marco del curso obligatorio de Código de Conducta —impartido cada dos años— y cada vez que se identifique un posible conflicto.

Si bien no existe una capacitación independiente y exclusiva sobre conflictos de interés, esta materia se aborda de manera transversal en las instancias formativas lideradas por el área de Compliance, incluyendo el curso de Código de Conducta, el curso de Corporate Governance y otras capacitaciones específicas. Adicionalmente, el acceso al formulario de declaración y actualización de conflictos de interés se encuentra disponible y referenciado directamente en el curso de Código de Conducta.

En relación con terceros, el Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios establece los lineamientos aplicables en esta materia, requiriendo la respuesta de un cuestionario específico sobre conflictos de interés como parte del proceso de vinculación y evaluación.

En los casos en que se identifique un conflicto de interés potencial o efectivo —ya sea respecto de candidatos, colaboradores o proveedores—, este es revisado por el equipo de Compliance y elevado a las instancias correspondientes para su análisis y resolución.

Los candidatos deben completar una Declaración de Conflicto de Interés antes de su contratación.

Por otra parte, los empleados del grupo LATAM deben solicitar autorización previa para la realización de reuniones no rutinarias con competidores o con funcionarios públicos. Este proceso se gestiona a través del Sistema de Aprobaciones, administrado por el área de Compliance, e incluye el envío de un requerimiento acompañado de la agenda de la reunión, la cual debe contar con la aprobación previa del área Legal.

Respecto del Directorio, el Código de Conducta —clasificado como Política Corporativa— incluye disposiciones específicas en materia de conflictos de interés y debe ser revisado y aprobado por el propio Directorio. Conforme a la Política de Inducción de Nuevos Miembros del Directorio, cada nuevo Director recibe, al momento de su incorporación, el set de documentación corporativa vigente, incluyendo el Código de Conducta. Cualquier actualización, renovación o modificación de este documento debe ser aprobada por el Directorio.

Adicionalmente, el grupo LATAM mantiene actualizada su Política Corporativa de Prevención de Delitos, orientada a prevenir la comisión de delitos tales como cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, receptación, negociaciones incompatibles, corrupción entre particulares, apropiación indebida y administración desleal, entre otros, conforme a lo establecido en la Ley chilena N°20.393 y sus modificaciones. Durante 2025, el grupo LATAM no registró sanciones asociadas a dicha normativa.

Operaciones con partes relacionadas

El grupo LATAM cuenta con una Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas, aplicable a la sociedad matriz, a todas sus filiales y a todos sus miembros, incluidos directores y empleados. Dicha política fue debidamente actualizada durante 2024, en línea con los cambios normativos aplicables, y aprobada por el Directorio.

Esta política establece, que las transacciones con partes relacionadas deben efectuarse en conformidad con la legislación vigente, bajo condiciones de mercado existentes al momento de la transacción y contribuyendo necesariamente al interés social. Asimismo, dispone que, cuando corresponda, estas operaciones deben someterse a la evaluación del Comité de Directores y del Comité de Auditoría, así como a la aprobación del Directorio o de la Junta de Accionistas, según sea aplicable.

Adicionalmente, con fecha 8 de enero de 2024, la Comisión para el Mercado Financiero (CMF) publicó la Norma de Carácter General N°501, la cual establece: (i) las condiciones mínimas que deben cumplir las políticas de operaciones habituales con partes relacionadas, con el objetivo de facilitar la aprobación de este tipo de transacciones; y (ii) la obligación de divulgar públicamente, en los meses de enero y julio de cada año, todas las operaciones con partes relacionadas realizadas durante el semestre inmediatamente anterior. Esta norma entró en vigencia en septiembre de 2024.

En este contexto, el 8 de agosto de 2024, y en atención a lo dispuesto en la Norma de Carácter General N°501, el Directorio, previa recomendación del Comité de Directores, aprobó modificaciones a (i) la Política de Operaciones Habituales con Partes Relacionadas de LATAM Airlines Group S.A. y (ii) la Política de Control de Operaciones con Partes Relacionadas del grupo LATAM y sus filiales.

Como resultado de lo anterior y en cumplimiento de la nueva normativa, el grupo LATAM emitió su primer Reporte de Operaciones con Partes Relacionadas (OPR). Dicho reporte, junto con la Política de Operaciones Habituales con Partes Relacionadas, se encuentra disponible en el sitio web corporativo de LATAM, en la sección Relación con Inversionistas. De manera semestral, se seguirán publicando dichos reportes, conforme lo exige la normativa.

Por su parte, los Estados Financieros Consolidados correspondientes al ejercicio social terminado el 31 de diciembre de 2025 informan las operaciones realizadas durante 2025 entre el grupo LATAM y sus filiales. Para mayor detalle, se puede consultar el capítulo “Informes Financieros”.

Contribuciones políticas

NCG 519: 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA
GRI 415, 3-3: 205

Los principales lineamientos que regulan las contribuciones políticas permitidas por el grupo LATAM se encuentran establecidos en la Política Corporativa de Anticorrupción, vigente desde 2024, luego de la derogación de la política anterior sobre esta materia.

Dicha política define expresamente los principios, restricciones y controles aplicables a este tipo de contribuciones, en coherencia con el marco normativo vigente y con los compromisos del grupo LATAM en materia de ética, integridad y cumplimiento.

Ética y compliance

NCG 519: 3.2.IX. DIRECTORIO, 3.6.VIII GESTIÓN DE RIESGOS, 3.1.III MARCO DE GOBERNANZA
GRI 2-25, 205-2, 205-3

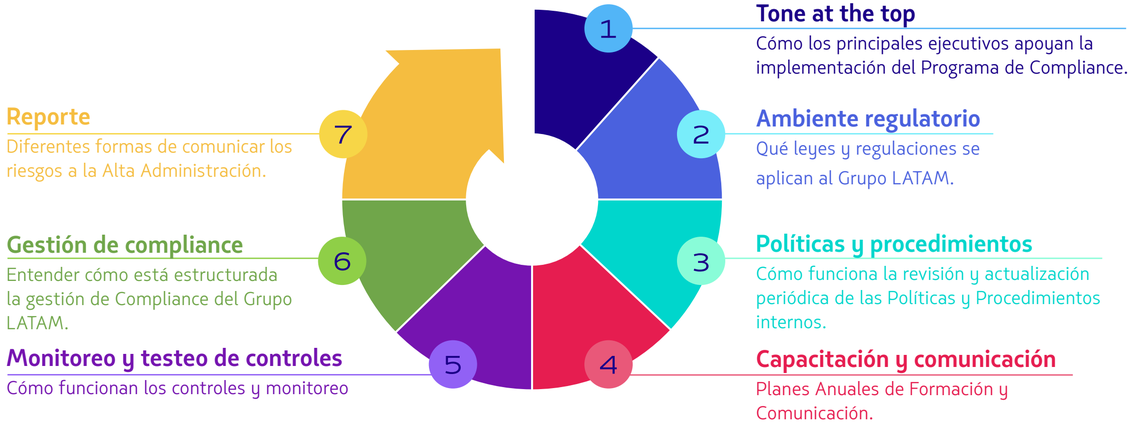
Todos los empleados del grupo LATAM reciben, al momento de su ingreso, una capacitación sobre las directrices de integridad y Compliance como parte del proceso de inducción. Asimismo, la agenda anual de entrenamientos de los distintos equipos incorpora contenidos vinculados a ética, prevención de la corrupción y libre competencia. De manera complementaria, existe una capacitación específica sobre el contenido del Código de Conducta del grupo LATAM, la cual es obligatoria y debe ser revalidada cada dos años.

Programa de Compliance

La Chief Compliance Officer presenta semestralmente al Directorio y al Comité de Directores y/o Comité de Auditoría, así como también presenta periódicamente al Comité Ejecutivo, reportes sobre la gestión del Programa de Compliance, incluyendo sus principales avances, riesgos y acciones de seguimiento. Estas instancias de reporte se realizan de manera periódica durante los meses de marzo y septiembre de cada año.

En 2016, el grupo LATAM creó el Programa de Embajadores de Compliance, cuyo objetivo es contar con representantes de Compliance en todas las áreas del grupo, independientemente del cargo o función que desempeñen. Estos embajadores contribuyen a difundir la cultura de cumplimiento, orientar a otros colaboradores, identificar oportunidades de mejora y canalizar o levantar casos al área de Compliance cuando resulta necesario. Actualmente, el programa cuenta con más de 400 embajadores de Compliance a nivel global.

Durante 2025, el 100% del Directorio, el 80% del Comité Ejecutivo (COMEX) y el 96% de los empleados tienen aprobadas sus capacitaciones obligatorias sobre el Código de Conducta.



Sistemas y procedimientos de Compliance

El sistema de Compliance del grupo LATAM refuerza su compromiso con la integridad y la ética al vincular la remuneración de determinados cargos clave con indicadores específicos asociados a Compliance. En este sentido, la Vicepresidencia de Asuntos Legales y Compliance y la Dirección de Auditoría Interna cuentan con incentivos asociados al cumplimiento de metas definidas. En el caso de la Dirección de Auditoría Interna, una parte del incentivo de desempeño de corto plazo (anual) se encuentra condicionada a la mejora del control interno. Asimismo, en el área Legal, determinados indicadores de Compliance —como la gestión del Código de Conducta y del Canal Confidencial— forman parte de los KPIs que impactan directamente en la compensación de los colaboradores.

Integración de Compliance y Código de Conducta en la evaluación del desempeño

El sistema de evaluación del desempeño del grupo LATAM contempla una evaluación de competencias aplicable a todos los empleados. En este marco, Compliance es considerado uno de los comportamientos clave dentro de la competencia denominada “Comportamiento Seguro”. Se espera que los colaboradores demuestren un comportamiento alineado con el Código de Conducta, así como con las políticas y procedimientos que resguardan la seguridad del grupo LATAM, enfocándose en priorizar la seguridad de las personas, los clientes, la información y la infraestructura, en la toma de decisiones.

Auditorías periódicas al programa de Compliance

NCG 519: 3.6.XIII GESTIÓN DE RIESGOS

Durante 2025, el grupo LATAM continuó con la implementación del Modelo de Prevención de Delitos actualizado para incorporar los cambios regulatorios introducidos por la Ley N.º 21.595 (Ley de Delitos Económicos) a la Ley N.º 20.393 sobre Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica, integrándolos en sus políticas y en el Programa de Compliance. Como parte de este proceso, se mantuvo vigente la Política Corporativa de Prevención de Delitos, aprobada por el Directorio.

De acuerdo con la normativa vigente, las certificaciones al modelo dejaron de ser aplicables, estableciéndose en su reemplazo la obligación de realizar auditorías periódicas a cargo de entidades independientes. En este contexto, se contempla una auditoría para el 2026, conforme a la Política Corporativa de Prevención de Delitos, donde se establece que dichas auditorías se realizarán con una periodicidad de 2 años, en línea con la flexibilidad que contempla la ley respecto de su frecuencia.

Alcance del Programa de Compliance

En el marco del Programa de Compliance, a los proveedores se les informa y se les entrega acceso al Código de Conducta de Terceros y Terceros Intermediarios al inicio de la relación comercial, además de comprometerse con las cláusulas anticorrupción incorporadas en los contratos y órdenes de compra.

Durante 2025, no se registraron casos en materia de corrupción. Para estos efectos, el grupo LATAM utiliza la definición de corrupción establecida en la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero (FCPA, por sus siglas en inglés), conforme a la cual se configura un acto de corrupción cuando existe una oferta, promesa, autorización o realización de un pago a un funcionario público, con la intención de inducir al destinatario a abusar de su cargo oficial, sin que sea necesario que el acto tenga éxito en su propósito.

Durante el período informado, el grupo LATAM no registró sanciones, ya sean ejecutoriadas o en trámite, asociadas a la Ley N°20.393 sobre Responsabilidad Penal de la Persona Jurídica.

A los proveedores se les informa y se les entrega el Código de Conducta de Terceros y Terceros Intermediarios al inicio de la relación comercial.

Acoso laboral y violencia en el trabajo

NCG 519: 5.5 ACOSO LABORAL,SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO, 8.2 EN RELACIÓN CON SUS TRABAJADORES
GRI 406-1

El Código de Conducta del grupo LATAM también prohíbe toda forma de acoso laboral, acoso sexual y violencia en el trabajo, y establece los mecanismos para escalar y reportar eventuales incidentes a través del Canal Confidencial.

Asimismo, cada país en el que opera el grupo LATAM cuenta con protocolos propios en materia de acoso laboral, acoso sexual y violencia en el trabajo. En el caso de Chile, dichos procesos se encuentran descritos en el Reglamento Interno de Orden, Higiene y Seguridad, en conformidad con la normativa local vigente. De las denuncias recibidas, todas las denuncias fueron gestionadas conforme a los procedimientos establecidos en cada jurisdicción.

En materia de conflictos de interés, se registraron 20 casos procedentes durante el período. Frente a estos casos, el grupo LATAM realizó revisiones de procesos y reforzó sus sistemas de control, auditoría y capacitación, como medidas de mitigación, además de aplicar las sanciones correspondientes de acuerdo con la normativa laboral local vigente.

Asimismo, el grupo LATAM capacita de manera permanente a sus colaboradores en materias de acoso laboral, acoso sexual y violencia en el trabajo, como parte de los entrenamientos asociados al Código de Conducta. En este contexto, durante 2025 se impartieron capacitaciones específicas sobre estas materias, las cuales se mantendrán como parte del proceso de inducción y formación continua de los nuevos colaboradores.

Canal de denuncias Chile (Ley N°21.643)[1]

NCG 519: 5.5 ACOSO LABORAL, SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO

	Presentadas ante la entidad		Presentadas ante la Dirección del Trabajo[2]		Procedencia[3]	
Tipo de denuncia	*Femenino*	*Masculino*	*Femenino*	*Masculino*	*Procedente*	*No procedente*
Acoso sexual	6	1	0	0	4	3
Acoso laboral	10	5	4	0	6	9
Violencia ejercida por terceros	1	2	1	0	0	3
Total	**17**	**8**	**5**	**0**	**10**	**15**

[1] *El número presentado es en base al género de la persona que presentó la denuncia.*
[2] *U otro organismo equivalente.*
[3] *Las investigaciones realizadas por la Dirección del Trabajo se encuentran sin pronunciamiento, por lo que no se incluyen en este ítem*

Empleados capacitados respecto del protocolo de prevención de acoso sexual, laboral y la violencia en el trabajo y procedimiento de investigación y sanción

NCG 5.5 ACOSO LABORAL, SEXUAL Y VIOLENCIA EN EL TRABAJO

	Porcentaje (%) de empleados capacitados en Chile
Alta Gerencia	82%
Gerencia	90%
Jefatura	90%
Operario	94%
Fuerza de venta	97%
Administrativo	91%
Otros profesionales	93%
Otros técnicos	90%
Total	**91%**

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519

Canal de denuncias grupo LATAM

NCG 519: 3.6.IX GESTIÓN DE RIESGOS
GRI 2-16, 2-25, 2-26

El grupo LATAM dispone de un Canal Confidencial destinado a recibir denuncias relacionadas con eventuales infracciones a la normativa legal vigente y a las normas internas, incumplimientos al Código de Conducta, irregularidades laborales, situaciones de discriminación, acoso laboral o sexual, fraudes, actos de corrupción, soborno, entre otras materias.

Este canal se encuentra disponible para todos los grupos de interés del grupo LATAM y permite la realización de denuncias de forma anónima, de acuerdo con la regulación local aplicable, resguardando en todo momento el principio de no represalias para quienes denuncien de buena fe.

El Canal Confidencial se encuentra alojado en una plataforma administrada por un proveedor externo e independiente, y está accesible públicamente a través del sitio web del grupo LATAM. Adicionalmente, sus accesos se encuentran disponibles en distintas plataformas corporativas, tales como el Portal LATAM y la página de Investor Relations (sección Quick Links), y su existencia es informada de manera permanente mediante correos enviados por el área de Comunicaciones Internas, así como a través de comunicados periódicos emitidos por el área de Compliance a su red de embajadores.

Asimismo, la existencia y el uso del Canal Confidencial se refuerzan a través de diversas políticas corporativas, incluyendo el Código de Conducta, la Política Anticorrupción y el Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios, en los cuales se establece expresamente el deber de denunciar. El acceso al canal también se encuentra incorporado tanto en los contratos laborales como en los contratos de prestación de servicios con proveedores y terceros.

Al momento de realizar una denuncia, el sistema entrega un número de identificación que permite al denunciante efectuar el seguimiento de su caso. La información disponible se limita al estado del proceso —abierto, en investigación o cerrado—, sin divulgar antecedentes relativos a eventuales sanciones aplicadas a las personas denunciadas.

Las investigaciones derivadas de las denuncias recibidas a través del Canal Confidencial son conducidas internamente por el equipo de Compliance, con el apoyo de las áreas de Recursos Humanos, Legal u otras que resulten pertinentes, según la naturaleza del caso.

Finalmente, el Canal Confidencial es objeto de difusión permanente mediante capacitaciones, cursos e-learning y comunicaciones periódicas, con el objetivo de reforzar su conocimiento, uso y confianza entre todos los grupos de interés del grupo LATAM.

Canal de denuncias grupo LATAM

GRI 205-3, 406-1, 418-1

	Países de habla hispana y otros[1]		***Brasil***			
Tipo de denuncia	***Denuncias Realizadas***	***Denuncias Procedentes***	***Denuncias Realizadas***	***Denuncias Procedentes***	***Total Denuncias Realizadas***	***Total Denuncias Procedentes***
Corrupción o soborno	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Discriminación	*5*	*1*	*58*	*7*	*63*	*8*
A. Laboral	*64*	*18*	*423*	*77*	*487*	*95*
A. Sexual	*19*	*10*	*62*	*20*	*81*	*30*
Confidencialidad de la información o política de privacidad	*2*	*1*	*10*	*3*	*12*	*4*
Conflictos de intereses	*10*	*5*	*76*	*16*	*86*	*21*
*Blanqueo de dinero o uso de información privilegiada**	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

1 Otros incluye otros países de Latinoamérica, Europa, Norteamérica (US, MX, etc), Caribe y Oceanía.

Empleados capacitados[1] sobre el Código de Conducta en 2025

NCG 519: 3.6.IX GESTIÓN DE RIESGOS
GRI 205-2

	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	Estados Unidos[2]	Perú	Otros	Grupo LATAM
Alta Gerencia	87%	89%	100%	100%	100%	100%	100%	90%
Gerencia	92%	96%	96%	78%	100%	92%	89%	94%
Jefatura	95%	93%	89%	91%	92%	91%	95%	94%
Operario	98%	94%	97%	99%	90%	97%	95%	97%
Fuerza de venta	96%	97%	90%	78%	N/A	98%	85%	96%
Administrativo	95%	96%	95%	100%	100%	95%	89%	95%
Otros profesionales	93%	96%	98%	100%	97%	96%	89%	95%
Otros técnicos	99%	90%	95%	96%	100%	95%	96%	96%
Total	**98%**	**93%**	**96%**	**96%**	**96%**	**95%**	**94%**	**96%**

[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 el grupo LATAM.*

Categorías funcionales

- Alta gerencia CEOs, vicepresidentes y directores.
- Gerencia Gerentes senior, gerentes y subgerentes.
- Jefatura Jefes de área y jefes de departamento.
- Operario Operaciones de Carga, Mantenimiento, Aeropuerto y Centro de Control de Operaciones.
- Fuerza de venta Operaciones de Venta y Customer Care.
- Administrativo Actividades de soporte y con rol general.
- Otros profesionales Mando medio en actividades de soporte.
- Otros técnicos Tripulantes de mando y tripulantes de cabina.

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.



Gestión de riesgos

NCG 519: 3.6.I, 3.6.III, 3.6.IV, 3.6.V, 3.6.VI GESTIÓN DE RIESGOS
GRI 3-3

En el grupo LATAM, la gestión de riesgos y su gobernanza se sustentan en la Política Integral de Gestión de Riesgos, la cual establece un marco transversal para abordar riesgos asociados a la sostenibilidad, la continuidad operacional, los clientes, las finanzas y la reputación. Este instrumento define funciones, responsabilidades y lineamientos clave que permiten una gestión consistente, sistemática y alineada con los objetivos estratégicos de la organización.

En línea con este enfoque, durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en el fortalecimiento de su modelo de gestión de riesgos, con el objetivo de elevar su nivel de madurez en la identificación, evaluación y mitigación de riesgos relevantes. Estos avances estuvieron orientados a mejorar la calidad, trazabilidad y oportunidad de la información puesta a disposición de la alta administración y del Directorio, contribuyendo a una toma de decisiones más informada y estratégicamente alineada.

Entre los principales hitos del período, destaca el fortalecimiento de la gobernanza de riesgos, mediante una mayor integración del marco de tolerancia al riesgo con los procesos de planificación estratégica, presupuesto y seguimiento del desempeño. Asimismo, se profundizó la interacción con el Directorio y el Comité de Auditoría, reforzando la consistencia, trazabilidad y el seguimiento de los riesgos más críticos para el negocio.

En este contexto, durante 2025 el grupo LATAM llevó a cabo una evaluación externa de madurez de su modelo de gestión de riesgos, desarrollada por Deloitte, con el objetivo de contar con una visión independiente sobre el nivel de desarrollo del sistema y su alineación con buenas prácticas internacionales. Este ejercicio incluyó un diagnóstico integral y la definición de una hoja de ruta con recomendaciones priorizadas, orientadas a fortalecer progresivamente la gestión de riesgos y su integración con la estrategia corporativa, considerando criterios de criticidad, complejidad de implementación, impacto esperado y horizonte temporal.

Cabe destacar que durante 2025, el grupo LATAM fortaleció su sistema de Indicadores Clave de Riesgo (Key Risk Indicators, KRI), con el objetivo de mejorar la capacidad de alerta temprana y el monitoreo oportuno de los principales riesgos corporativos. Este fortalecimiento permitió contar con información más consistente y accionable para apoyar la toma de decisiones, reforzando el seguimiento de riesgos críticos y su evolución en el tiempo, en coherencia con el marco de gestión integral de riesgos del grupo.

Durante 2025, el grupo LATAM incorporó de manera progresiva herramientas de modelación de escenarios y ejercicios de *stress testing* como parte de su modelo de gestión de riesgos, integrándolos de manera sistemática como insumos para la evaluación y gestión de riesgos relevantes, con el objetivo de fortalecer la anticipación y evaluación de impactos potenciales sobre el desempeño del negocio. Estas prácticas fueron aplicadas principalmente en ámbitos financieros y operacionales, así como en el análisis de escenarios macroeconómicos relevantes, permitiendo evaluar la resiliencia del grupo frente a distintos contextos de riesgo y apoyar la toma de decisiones estratégicas y financieras alineadas con la tolerancia de riesgo definido. Asimismo, al menos una vez al año, el equipo de Riesgos presenta al Directorio una actualización integral sobre los principales riesgos de la Compañía, el contexto en el cual estos se desarrollan y la metodología utilizada para el cálculo del riesgo residual. Esta instancia constituye una oportunidad para que los directores formulen las preguntas necesarias que les permitan profundizar en la comprensión de la gestión de riesgos del grupo LATAM y su impacto en la estrategia corporativa.

Durante 2025, el área de Riesgos de LATAM Airlines Group S.A. consolidó avances relevantes en el fortalecimiento de la cultura de riesgo y en el desarrollo de capacidades analíticas, contribuyendo activamente a la resiliencia financiera y operacional del Grupo en un entorno altamente dinámico y cambiante.

Por otra parte, el grupo LATAM continuó impulsando mejoras en la eficiencia de la gestión de riesgos mediante el uso de herramientas tecnológicas, automatización y analítica avanzada, lo que permitió fortalecer los indicadores clave de riesgo y avanzar en una gestión más anticipativa, basada en datos y orientada a la prevención.

Análisis predictivo

En continuidad con los avances observados en períodos anteriores, durante 2025 el grupo LATAM siguió profundizando el uso de análisis predictivo y de datos para la gestión de riesgos. Este enfoque combina información interna y externa para identificar patrones y anomalías que permitan anticipar riesgos críticos, utilizando modelos apoyados en datos históricos, herramientas analíticas avanzadas, sistemas automatizados de alerta y, de manera progresiva, tecnologías emergentes como la inteligencia artificial.

Estos desarrollos han sido aplicados prioritariamente en ámbitos donde existe información confiable y robusta para su análisis, como los riesgos asociados a la seguridad operacional. A medida que estas capacidades continúan madurando, se espera ampliar su aplicación a otros ámbitos relevantes de la organización.

Roles y responsabilidades

El Directorio es responsable de velar por la existencia y el adecuado funcionamiento de un proceso integral de gestión de riesgos —incluyendo los riesgos ASG, de derechos humanos y de gestión del cambio climático— así como de aprobar las políticas asociadas y promover una sólida cultura de riesgos en la organización. Para el cumplimiento de estas responsabilidades, el Directorio encomienda al Comité de Directores la supervisión del desarrollo, la implementación y la evaluación de los riesgos relevantes para el grupo LATAM.

El Comité de Directores, a su vez, delega en la Gerencia de Riesgos la administración del Modelo de Gestión de Riesgos del grupo LATAM. Esta función comprende la identificación, supervisión y consolidación permanente de los principales riesgos que afectan a las empresas del grupo. Para ello, la Gerencia de Riesgos brinda apoyo metodológico, coordina el proceso y centraliza la información provista por los distintos líderes de las áreas de la Compañía.

Los líderes y ejecutivos de las distintas áreas del grupo LATAM tienen la responsabilidad directa de identificar, evaluar, monitorear y gestionar los riesgos propios de sus ámbitos de actuación. En este contexto, desempeñan un rol clave en el levantamiento y análisis de los riesgos corporativos, identificando eventos relevantes que puedan afectar de manera significativa el cumplimiento de los objetivos estratégicos, realizando seguimiento a las acciones de mitigación y fomentando una cultura organizacional orientada a la conciencia y gestión proactiva del riesgo.

Por su parte, el grupo LATAM cuenta con un área de Auditoría Interna, cuya función es evaluar de manera independiente el diseño, la efectividad y el cumplimiento del Modelo de Gestión de Riesgos. Esta área es liderada por el Director de Auditoría y Control Interno, quien reporta directamente al Comité de Directores, asegurando su independencia y objetividad.

Enfoque prospectivo

De cara a 2026, el grupo LATAM continuará avanzando hacia una gestión de riesgos más dinámica y anticipativa, incorporando de manera sistemática análisis de escenarios, continuando con los ejercicios de stress testing y evaluación de riesgos emergentes. Este enfoque busca fortalecer la resiliencia financiera y operacional del Grupo, consolidar una cultura de riesgo basada en la responsabilidad de la primera línea y alinear el modelo de gestión con estándares internacionales y mejores prácticas, contribuyendo a la sostenibilidad y creación de valor de largo plazo.



Reuniones entre la Gerencia de Riesgos y el Directorio, el Comité de Directores y el Comité de Auditoría

NCG N519: 3.2.VI DIRECTORIO, 3.3.VI COMITÉS DEL DIRECTORIO

Periodicidad	*Durante 2025, la Gerencia de Riesgos realizó presentaciones periódicas al Directorio y al Comité de Directores. Adicionalmente, se desarrollaron sesiones en las que participó la Gerencia de Riesgos junto a los responsables de los riesgos, principalmente los Vicepresidentes del grupo LATAM. Estas instancias se llevaron a cabo en el Directorio, el Comité de Directores y en determinados Subcomités del Directorio.*
Contenido de las presentaciones	*En estas sesiones se presentó el estado de los riesgos bajo supervisión, las estrategias de mitigación en curso y los principales focos de atención para su gestión.*
Principales temáticas abordadas	*• Metodología de gestión de riesgos* *• Actualización del mapa de riesgos* *• Riesgos emergentes* *• Cumplimientos normativos y regulatorios* *• Escenarios de planificación y resiliencia* *• Estrategia de riesgo y mitigación* *• Mitigadores* *• Focos y planes de acción*

Nota: El Gerente General (CEO) del grupo LATAM participó en todas las sesiones de Directorio en las que se presentaron materias de riesgos.

Reuniones entre Auditoría Interna y el Directorio, el Comité de Directores y el Comité de Auditoría

NCG N°519: 3.2.VI DIRECTORIO, 3.3.VI COMITÉS DEL DIRECTORIO

Periodicidad	*El Director de Auditoría y Control Interno se reunió con el Directorio al menos dos veces durante 2025 y con el Comité de Directores de manera mensual.* *En todas las reuniones del Comité de Directores participó el Vicepresidente de Legal y Compliance.* *El Vicepresidente de Finanzas participó en las sesiones de revisión de Estados Financieros, y otros vicepresidentes participaron según la agenda de revisión de riesgos corporativos. En las presentaciones al Directorio participó el Gerente General (CEO).*
Rol del Director de Auditoría	*El Director de Auditoría y Control Interno actuó como Secretario en las reuniones del Comité de Directores.*
Principales temáticas abordadas	***Comité de Directores:*** *• Aprobación y seguimiento del Plan de Auditoría Interna anual* *• Estado del plan de certificación SOX (Ley Sarbanes-Oxley)* *• Estado de proyectos relevantes* *• Estado de la Mesa de Fraude* *• Otras materias* ***Directorio:*** *• Presentación de una visión general de los riesgos corporativos* *• Otras materias*



Modelo de Tres Líneas de Defensa

Tomando como referencia metodologías internacionales para la gestión de riesgos, el grupo LATAM ha establecido un Modelo de Tres Líneas de Defensa, con el objetivo de asegurar un proceso adecuado de identificación, evaluación, gestión y mitigación de los riesgos que puedan afectar el cumplimiento de sus objetivos estratégicos.

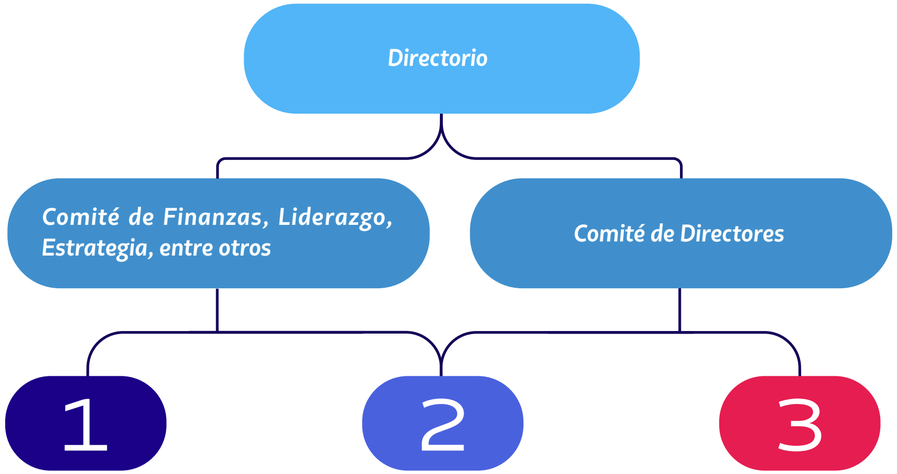
En esta estructura, la primera línea de defensa está conformada por los dueños de los procesos del negocio, quienes asumen la responsabilidad primaria de identificar, evaluar, gestionar y monitorear los riesgos inherentes a sus operaciones, asegurando la implementación efectiva de los controles y de las acciones de mitigación correspondientes.

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con áreas que actúan como segunda línea de defensa, cuyo propósito es brindar apoyo, orientación y asesoría especializada a las áreas de negocio para una adecuada gestión de sus riesgos. Estas funciones se desempeñan mediante la definición y aplicación de marcos, políticas, estándares y metodologías específicas, que permiten fortalecer la gestión, el control y la mitigación de los riesgos asociados a sus respectivos ámbitos de competencia.

En este contexto, el área de Seguridad Operacional gestiona los riesgos operacionales conforme al programa de Safety Management System (SMS); la Gerencia de Sostenibilidad aplica el enfoque de doble materialidad para identificar, evaluar y priorizar los riesgos ambientales, sociales, económicos y de gobierno corporativo; y la Gerencia de Seguridad de la Información establece y supervisa estándares de ciberseguridad basados, entre otros, en las normas ISO/IEC 27001 y NIST.

Asimismo, las áreas que conforman la segunda línea de defensa realizan actividades de monitoreo independiente, tales como inspecciones, verificaciones, pruebas y auditorías externas. Ejemplos de ello, incluyen las inspecciones y auditorías requeridas para la certificación bajo el estándar IATA Environmental Assessment (IEnvA) en las filiales de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, así como las pruebas de sistemas y análisis de estrés ejecutados por el equipo de ciberseguridad, entre otros.

Estas actividades se complementan con las funciones de aseguramiento independiente del área de Auditoría Interna, que actúa como tercera línea de defensa. Esta función tiene por objetivo evaluar, de manera objetiva e independiente, la efectividad del sistema de control interno, del Modelo de Gestión de Riesgos y de los procesos de gobierno corporativo, proporcionando aseguramiento y recomendaciones de mejora a la alta administración y al Comité de Directores. Auditoría Interna desarrolla su labor conforme a un plan anual basado en riesgos, preservando su independencia funcional y reportando directamente al Comité de Directores.



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 cómo: Seguridad, 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.

Evaluación y mitigación de riesgos

NCG 519: 3.6.I, 3.6.III GESTIÓN DE RIESGOS

La Gestión Integral del Riesgo constituye un proceso esencial para el grupo LATAM, permitiendo abordar la incertidumbre mediante la identificación de riesgos y oportunidades, optimizando la capacidad de generar valor y alcanzar los objetivos estratégicos. Este proceso es continuo, dinámico, estructurado y flexible, lo que permite adaptarse a los contextos internos y externos del negocio. El modelo de gestión de riesgos del grupo LATAM se basa en metodologías de referencia como ISO 31000 y COSO ERM, y considera tanto el impacto como la probabilidad de ocurrencia de los riesgos, así como la efectividad de los controles existentes para determinar el nivel de riesgo residual.

Como parte de este proceso, el grupo LATAM define su tolerancia de riesgo en coherencia con su estrategia corporativa y su nivel de aversión al riesgo, estableciendo un marco que equilibra crecimiento y seguridad en la toma de decisiones. La Gerencia de Riesgos actualiza periódicamente, o al menos una vez por trimestre, el estado de exposición de los principales riesgos corporativos, incorporando información interna y externa relevante, incluyendo cambios regulatorios y tendencias del entorno.

El grupo LATAM implementa estrategias concretas para mitigar riesgos y garantizar la estabilidad operativa. En el ámbito financiero, cuenta con manuales de cobertura de combustible y tipo de cambio, mientras que en el ámbito operacional dispone de una sólida cobertura de seguros y aplica medidas proactivas de seguridad, tales como el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) y el Plan de Respuesta a Emergencias. Asimismo, se realizan análisis de riesgos ante el inicio de nuevas operaciones o modificaciones relevantes a las operaciones existentes, conforme al Procedimiento de Análisis de Gestión del Cambio.

Adicionalmente, la Compañía considera y aplica procedimientos de debida diligencia en materia de Derechos Humanos, integrados en su marco de gobierno corporativo y en sus sistemas de gestión de riesgos y cumplimiento. Estos procedimientos, alineados con estándares y principios internacionalmente reconocidos, buscan identificar, prevenir, mitigar y gestionar potenciales impactos adversos derivados de sus operaciones, relaciones comerciales y cadena de valor, incluyendo proveedores, contratistas y otros terceros relevantes.

Asimismo, el grupo LATAM incorpora de manera sistemática análisis de materialidad ASG como parte de su modelo de gestión integral de riesgos, aplicando un enfoque de doble materialidad. Este ejercicio permite identificar y priorizar los temas más relevantes, considerando tanto los impactos de las operaciones sobre el entorno y los grupos de interés, como los riesgos y oportunidades que los factores ASG representan para la estrategia, el desempeño financiero y la creación de valor de largo plazo.

Durante 2025, el grupo LATAM reforzó la integración de su marco de tolerancia al riesgo con los procesos de planificación estratégica, formulación presupuestaria y seguimiento del desempeño, con el objetivo de asegurar una toma de decisiones consistente con el perfil de riesgo definido por la Compañía. En este contexto, se avanzó en una integración más sistemática de la identificación, evaluación y priorización de los principales riesgos con los objetivos estratégicos del negocio, incorporando de manera progresiva análisis de escenarios y ejercicios de stress testing para anticipar impactos potenciales, así como mejorando la trazabilidad, consistencia y oportunidad de la información de riesgos presentada al Directorio y a sus comités de apoyo.

Control del sistema de gestión de riesgos

De manera anual, el grupo LATAM realiza un control bajo la normativa Sarbanes-Oxley (SOX), el cual exige demostrar la gestión de riesgos que es presentada al Directorio, al Comité de Directores y al Comité de Auditoría. Este control es revisado anualmente en conjunto con un auditor externo y el área de Control Interno, garantizando la transparencia, la consistencia y el cumplimiento de las normativas aplicables.

Estas acciones reflejan el firme compromiso del grupo LATAM con una gestión integral de riesgos y con la continuidad de sus operaciones. En este sentido, diversas iniciativas asociadas a la gestión de riesgos se desarrollan y detallan en otros capítulos de esta Memoria Anual. Por ejemplo, en el capítulo “Empleados” se exponen las acciones implementadas para evaluar el clima organizacional, los beneficios ofrecidos y las iniciativas orientadas a la gestión del talento y la cultura organizacional. Asimismo, en el capítulo “Compromiso con la sostenibilidad” se presentan las estrategias adoptadas para mitigar los riesgos ambientales. Por su parte, en los capítulos “Operaciones”, “Seguridad” y “Clientes” se describen los planes e iniciativas desarrollados para abordar riesgos operacionales, de seguridad y de experiencia de clientes, entre otros.

Es relevante destacar que, de forma anual, el grupo LATAM presenta los principales factores de riesgo tanto en su Informe Anual 20-F como en esta Memoria Anual, en la sección de Anexos, bajo el título “Factores de Riesgo”.

Más información

En el capítulo “Anexos” (“Factores de Riesgo”, Páginas 257-278).

Cultura de riesgos

NCG 519: 3.6.VIII GESTIÓN DE RIESGOS

El modelo de gestión de riesgos del grupo LATAM pone un énfasis especial en fortalecer la capacidad de anticipación, identificación y gestión oportuna de los riesgos, promoviendo una cultura organizacional en la que el riesgo es un elemento integral de la toma de decisiones en todos los niveles de la Compañía. Este enfoque busca fomentar una gestión preventiva, consistente y alineada con los objetivos estratégicos del Grupo.

En este contexto, el grupo LATAM promueve activamente una cultura de riesgos que valora las capacidades, competencias y juicio profesional de los colaboradores frente a escenarios de incertidumbre, incentivando la autoevaluación permanente de riesgos en los procesos del negocio, así como la aplicación efectiva de controles y acciones de mitigación. Los colaboradores cumplen un rol fundamental en la identificación temprana de riesgos y en su adecuada escalación dentro de la organización.

Para fortalecer esta cultura, el grupo LATAM impulsa diversas iniciativas orientadas a la concientización, formación y responsabilidad transversal en materia de riesgos. Estas incluyen programas de capacitación y divulgación, instancias de identificación proactiva de riesgos, la incorporación de criterios de gestión de riesgos en los procesos de evaluación de desempeño, así como la existencia de canales formales de escalamiento.

Adicionalmente al Canal Confidencial, la Compañía cuenta con comités internos especializados que facilitan la detección, análisis y escalación oportuna de riesgos relevantes. Entre estos destacan el Comité de Seguridad de la Información y Riesgos Tecnológicos y el Comité de Seguridad Operacional, los cuales contribuyen a una gestión estructurada y coordinada de los riesgos tecnológicos y de seguridad operacional, respectivamente. Estas prácticas refuerzan la accountability de la primera línea de defensa y consolidan una cultura de riesgos alineada con el marco de gobierno corporativo y los valores del grupo.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en la internalización de los principios de gestión de riesgos en las distintas líneas de negocio, promoviendo una mayor responsabilidad transversal y una mejor comprensión de los riesgos corporativos relevantes, tanto en el ámbito operativo como financiero. En este contexto, se desarrollaron instancias de capacitación orientadas a fortalecer las capacidades internas para la gestión de riesgos emergentes, incluyendo una capacitación específica sobre Inteligencia Artificial, que abordó tanto sus potenciales beneficios como los riesgos asociados a su implementación, reforzando un enfoque preventivo y responsable frente al uso de nuevas tecnologías.

Asimismo, al menos una vez al año, el equipo de Riesgos presenta ante el Directorio una actualización estructurada de los principales riesgos de la Compañía, considerando el contexto en el que estos se desarrollan y la metodología utilizada para la determinación del riesgo residual, fortaleciendo la supervisión, el entendimiento del perfil de riesgos del Grupo y la toma de decisiones informadas a nivel estratégico.

RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS

NCG 519: 3.1.IV MARCO DE GOBERNANZA, 3.7 RELACIÓN CON GRUPOS DE INTERÉS, 6.1.V SECTOR INDUSTRIAL, 6.3 GRUPOS DE INTERÉS
GRI 2-25, 2-29, 3-3

El grupo LATAM busca construir relaciones sólidas, basadas en la confianza y de largo plazo con todos sus grupos de interés. Para ello, prioriza la identificación de sus públicos clave, la comprensión de sus expectativas y la generación de vínculos que permitan avanzar de manera conjunta hacia objetivos comunes.

Cada grupo de interés identificado es definido y priorizado por el grupo LATAM en función de su influencia sobre las operaciones y de su capacidad de impactar en la sostenibilidad del negocio.



01. Autoridades y Gobierno

Definición del marco regulatorio y de las políticas públicas que influyen en las operaciones.

- ***Actividades con impacto:*** Participación en mesas de trabajo sectoriales, aseguramiento del cumplimiento normativo, presentación de informes regulatorios y colaboración en iniciativas vinculadas a la seguridad operacional y la sostenibilidad.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Diálogo permanente con los reguladores, cumplimiento de normativas locales e internacionales, presentación de informes periódicos y participación en foros públicos y privados relacionados con las políticas de aviación, entre otros.

02. Asociaciones Gremiales

Cooperación en temas comunes para el desarrollo del sector aéreo.

- ***Actividades con impacto:*** Participación activa en asociaciones, contribución a la definición de estándares sectoriales y desarrollo de iniciativas colaborativas.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Contribución técnica y regulatoria en comités sectoriales, participación en conferencias y colaboración en iniciativas orientadas al desarrollo y mejora de la industria.

03. Organizaciones Internacionales

Establecimiento de normas globales y referentes sectoriales.

- ***Actividades con impacto:*** Implementación de estándares de seguridad, calidad y sostenibilidad definidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Colaboración en estudios e informes globales, cumplimiento de certificaciones internacionales y participación en reuniones estratégicas.

04. Mercado de capitales

Acceso a financiamiento y apoyo para la sostenibilidad del negocio.

- ***Actividades con impacto:*** Publicación de resultados financieros y no financieros.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Transparencia en la información financiera y no financiera, reuniones con analistas y participación en roadshows con inversionistas.

05. Comunidades

Generación de valor compartido con las localidades de los cinco países donde el grupo LATAM mantiene operaciones domésticas.

- ***Actividades con impacto:*** Gestión de potenciales impactos externos (sociales, ambientales y sanitarios), apoyo en situaciones de emergencia y colaboración en iniciativas sociales y ambientales.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Adhesión a altos estándares ambientales, sociales y de gobernanza (ASG), mapeo y gestión de impactos en el entorno y desarrollo de programas de valor compartido (Avión Solidario).

06. Empleados

Pilar fundamental del negocio y esenciales para las operaciones y el servicio.

- ***Actividades con impacto:*** Generación de empleo, implementación de programas de desarrollo profesional y capacitación, y promoción del bienestar laboral.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Aplicación de encuestas de clima laboral, fortalecimiento de los canales de comunicación interna, implementación de programas de capacitación y beneficios, e iniciativas de seguridad laboral y bienestar.

07. Proveedores

Relaciones comerciales estratégicas para garantizar la continuidad operativa.

- ***Actividades con impacto:*** Procesos de selección y evaluación, cumplimiento de plazos de pago y aseguramiento de la continuidad operacional.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Canales de comunicación directos e indirectos, realización de reuniones con proveedores estratégicos y seguimiento del cumplimiento de los pagos contractuales.

08. Clientes

Enfoque en ofrecer una experiencia confiable y satisfactoria para los pasajeros.

- ***Actividades con impacto:*** Garantía de calidad, puntualidad y seguridad en el servicio, junto con una gestión eficiente de reclamos y una adecuada protección de los datos personales.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Realización de encuestas de satisfacción, desarrollo continuo de soluciones innovadoras para mejorar la experiencia del cliente, atención a través de múltiples canales y aplicación de políticas y planes de seguridad de la información.

09. Prensa y Redes Sociales

Gestión de solicitudes y comunicación de hitos a través de la Gerencia de Comunicaciones Externas (ComunicacionesExternas@latam.com).

- ***Actividades con impacto:*** Emisión de comunicados de prensa, realización de conferencias y entrevistas con medios.

- ***Mecanismos para abordar sus intereses:*** Vínculo permanente con periodistas, entrega de información de manera transparente y clara, y actualizaciones periódicas sobre el negocio.

Afiliación a asociaciones

NCG 519: 6.1.VI SECTOR INDUSTRIAL, 6.3 GRUPOS DE INTERÉS
GRI 2-28

El grupo LATAM participa, a través de membresías, en diversas entidades representativas que promueven instancias de diálogo estratégico y la construcción colaborativa de soluciones sectoriales. Asimismo, colabora en la discusión de políticas públicas y regulaciones relevantes para la industria.

Durante 2025, las contribuciones financieras realizadas a estas entidades ascendieron a US$ 1.124.486. En su totalidad, dichos montos fueron destinados a asociaciones gremiales. Entre las entidades que recibieron las mayores contribuciones se encuentran la Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear), con US$ 641.675; la Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA), con US$ 25.000; y la Asociación Chilena de Aerolíneas (ACHILA), con US$ 70.000.

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)
Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (ALTA)
Centro Indústria do Estado de São Paulo (CIESP)

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)

ECUADOR

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

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)
REF: Asociación de CEO's
Patronato Hombro a Hombro
Asociación Femenina de Ejecutivas de Empresas Turísticas
Grupo Pro Amazonía

POLÍTICAS FINANCIERAS

Política financiera

LATAM Airlines Group S.A. cuenta con una Política Financiera y la Dirección de Finanzas Corporativas es la responsable de diseñarla, implementarla y supervisarla. Esta política permite responder efectivamente a cambios en el entorno y condiciones bajo las cuales opera el grupo LATAM, manteniendo un flujo de fondos estable que asegura la continuidad operativa, el crecimiento sostenible de las operaciones y el cumplimiento de las obligaciones financieras.

A su vez, el Sub-comité de finanzas, compuesto por la vicepresidencia ejecutiva y miembros del Directorio, se reúne periódicamente para evaluar la situación financiera de LATAM Airlines Group S.A., así como el cumplimiento de esta Política Financiera y proponer al Directorio la aprobación de la misma, así como de temas no normados por la Política Financiera.

Alineado con esta Política Financiera, la administración de LATAM y su Directorio analizan recurrentemente alternativas para un programa adicional de retorno de capital a los accionistas, incluyendo, entre otras posibles opciones, dividendos incrementales, recompra de acciones y/o capital de crecimiento e inversiones estratégicas para una asignación efectiva del capital en el corto y mediano plazo.

En esta línea, la Política Financiera de LATAM Airlines Group S.A. se estructura en torno a tres pilares fundamentales, que son: i) mantener una posición de balance sólida; ii) financiar crecimiento rentable y atractivo; y iii) mejorar el retorno a los accionistas, manteniendo los principios esenciales de esta Política Financiera.

Mantener una posición de balance sólida

- Optimizar el costo de la deuda mediante refinanciamientos, con la aspiración de alcanzar una calificación crediticia BB+/Ba1 en el mediano plazo.

- Mantener un nivel de apalancamiento neto ajustado por debajo de 2,0x.

- Preservar niveles adecuados de caja para garantizar la operación, el crecimiento y el cumplimiento de las obligaciones financieras, buscando una liquidez de entre el 21% y el 25%.

Inversión en crecimiento rentable y atractivo

- Financiar nuevos proyectos discrecionales con altos retornos sobre la inversión.

- Renovar la flota con aeronaves de nueva tecnología para mejorar la eficiencia operativa y la experiencia del cliente.

Mejorar el retorno a los accionistas

- Distribuir al menos el mínimo obligatorio de 30% de las utilidades netas anuales del ejercicio anterior como dividendos.

- Evaluar incrementos adicionales en los retornos a los accionistas en función del desempeño financiero.

Además de los pilares mencionados anteriormente, la Política Financiera de LATAM Airlines Group S.A. incluye dimensiones claves que son fundamentales para su gestión. Estos puntos son:

- Disminuir los impactos que implican los riesgos de mercado, tales como variaciones en el precio de combustible, los tipos de cambio y las tasas de interés, sobre el margen neto y la posición de caja de LATAM Airlines Group S.A.

- 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 visibilidad de la situación financiera proyectada de LATAM Airlines Group S.A. en el corto, mediano y largo plazo, anticipando posibles escenarios de baja liquidez o deterioro de ratios financieros.

- Rentabilizar los excedentes de caja, mediante inversiones financieras que garanticen un balance adecuado entre riesgo y liquidez, consistente con el Manual de Inversión Financiera.

- Proveer directrices y restricciones claras para gestionar las operaciones de Liquidez e Inversión Financiera, Actividades de Financiamiento y Gestión de Riesgos de Mercado.

Fuentes de financiamiento

LATAM Airlines Group S.A. cuenta con una Política de Financiamiento, cuyo alcance es satisfacer las necesidades de financiamiento del grupo LATAM, entre ellas el financiamiento de capital de trabajo, la adquisición de activos de flota como aviones y motores, así como la financiación de otras inversiones.

En julio de 2025, LATAM completó el refinanciamiento de los bonos senior garantizados con fecha de vencimiento programada en 2029 emitidos en el contexto de su la salida del proceso de reorganización bajo el Capítulo 11. Esta operación incluyó la emisión de bonos senior garantizados por un total de US $800 millones en el mercado internacional al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores de 1933, de los Estados Unidos de América, con una tasa cupón de 7,625% y fecha de vencimiento programada en 2031. Los recursos obtenidos se destinaron principalmente al prepago de US $700 millones en bonos de alto cupón con vencimiento en 2029 (13,375%), lo que permitió reducir la tasa de interés en más de 570 puntos base. El costo promedio ponderado total de la deuda se redujo en 94 puntos base.

Adicionalmente, al cierre del ejercicio 2025, LATAM Airlines Group S.A. mantenía tres líneas rotativas comprometidas por un total de US$1.850 millones. Una correspondía a un monto de US$800 millones, otra a un monto de US$750 millones y otra a un monto de US$300 millones.

Es importante mencionar que las primeras dos líneas se encontraban totalmente disponibles. La primera de estas líneas está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral, tales como aviones, motores y repuestos, mientras que la segunda está garantizada por ciertos intangibles de LATAM Airlines Group S.A., los que comparten garantía con bonos internacionales vigentes. En tanto, la tercera línea se encontraba parcialmente girada y estaba garantizada por motores de repuesto, manteniéndose US$25 millones disponibles para LATAM Airlines Group S.A. Así, el total disponible entre las tres líneas comprometidas ascendía a US$1.575 millones.

La gran mayoría de las inversiones recurrentes realizadas por LATAM Airlines Group S.A. corresponden a los programas de adquisición de flota. Normalmente, LATAM Airlines Group S.A. financia entre un 85% y un 100% del valor de los activos mediante créditos bancarios, bonos garantizados por agencias de fomento a la exportación o bonos garantizados, siendo la porción restante financiada con créditos comerciales, inversiones de capital o fondos propios. De igual manera, LATAM Airlines Group S.A. contrata arriendos operativos para su programa de adquisición de flota como una fuente adicional a los financiamientos tradicionales. Esto demuestra la sólida capacidad crediticia, reconocida ampliamente por el mercado.

En tanto, los plazos de pago de las distintas estructuras de financiamiento de aeronaves son mayoritariamente a 12 años, al igual que el plazo para los arriendos operativos.

Durante el año 2025, LATAM Airlines Group S.A. financió la adquisición de aeronaves mediante una combinación de estructuras, créditos comerciales, arrendamientos operativos y fondos propios.

Cabe mencionar que otro de los objetivos de la Política de Financiamiento es asegurar un perfil estable de vencimiento de la deuda y de los compromisos de arrendamiento, incluyendo el servicio de la deuda y el pago de arriendos de flota, de manera consistente con la generación de caja operacional de LATAM Airlines Group S.A.

Manejo de liquidez

LATAM Airlines Group S.A. tiene como objetivo principal mantener una posición de liquidez adecuada que le permita enfrentar potenciales shocks externos, así como mitigar los efectos de la volatilidad y los ciclos inherentes a la industria en la que opera. En esta línea, cuenta igualmente con una Política de Liquidez, la cual busca garantizar la estabilidad financiera y apoyar la sostenibilidad a largo plazo de las operaciones.

Al cierre del ejercicio, LATAM Airlines Group S.A. reportó una liquidez total de US$3.725 millones, compuesta por US$2.150 millones en caja y equivalentes, y US$1.575 millones en tres líneas de crédito totalmente disponibles, conforme a lo establecido en su política financiera. Esto se traduce en un indicador de liquidez del 25,7%.

En este contexto y en línea con la sólida generación de flujo de caja observada en 2025, LATAM Airlines Group S.A. continuará evaluando en 2026 el mejor uso de fondos disponibles para asignación adicional de capital en base a su Política Financiera, priorizando el mantener un balance sólido dentro de los niveles de las Política Financiera, inversiones estratégicas y la generación de valor para los accionistas, alineado con los objetivos de sostenibilidad financiera y crecimiento rentable.

Manual de inversión financiera

LATAM Airlines Group S.A. continúa centrado en resguardar el capital y generar retornos estables dentro de los parámetros de riesgo aprobados. Asimismo, la diversificación entre contrapartes y vencimientos se mantiene como un pilar fundamental para mitigar riesgos de concentración y exposición a fluctuaciones de mercado, fortaleciendo así la solidez y resiliencia del portafolio financiero.

Asimismo, el grupo cuenta con un Manual de Inversión Financiera cuyo objetivo es centralizar las decisiones de inversión con el fin de maximizar la rentabilidad, asegurando al mismo tiempo, niveles adecuados de seguridad y liquidez. En un contexto internacional caracterizado por la disminución de tasas de interés y la volatilidad geopolítica de la región, LATAM Airlines Group S.A. continúa gestionando activamente su portafolio bajo un enfoque prudente y conservador.

Manual de riesgo del mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, LATAM Airlines Group S.A. está expuesto a riesgos de mercado, tales como: i) riesgo de precio del combustible; ii) riesgo de tasa de interés; y iii) riesgo de tipos de cambio. En esa línea, la compañía opera con derivados financieros con el objeto de cubrir total o parcialmente dichos riesgos y 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 uno de los factores de mercado a los que LATAM Airlines Group S.A. está expuesto.

I. Riesgo de precio del combustible

LATAM Airlines Group S.A. adquiere combustible para aviones, denominado kerosén de aviación o Jet Fuel. No obstante, para la ejecución de coberturas de combustible, se utiliza un índice de referencia en el mercado internacional para este activo subyacente: Jet Fuel 54 US Gulf Coast. Asimismo, LATAM Airlines Group S.A. tiene la capacidad de operar derivados basados en Jet Fuel, así como en otros activos subyacentes como Brent, WTI y Heating Oil.

La variación en los precios del combustible depende, en gran medida, de factores como la oferta y la demanda global de petróleo, las decisiones adoptadas por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), la capacidad de refinación a nivel mundial, los niveles de inventario disponibles, la ocurrencia de fenómenos climáticos y diversos factores geopolíticos.

En este contexto, LATAM Airlines Group S.A. ha desarrollado un Manual de Cobertura de Combustible, el cual establece un rango mínimo y máximo para la cobertura del consumo de combustible en distintos plazos. Este rango se determina en función de aspectos como la capacidad para traspasar las variaciones de precios a las tarifas, la anticipación de ventas y el contexto competitivo, entre otros factores.

Adicionalmente, dicho manual define las zonas de cobertura, el presupuesto destinado a primas y otras consideraciones estratégicas. Estas son evaluadas y presentadas periódicamente al Subcomité de Finanzas de LATAM Airlines Group S.A. para su revisión.

Finalmente, en relación con los instrumentos utilizados para la cobertura de combustible, el manual permite la contratación de swaps y opciones combinadas, con el fin de mitigar los riesgos asociados a las fluctuaciones de precios.

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

La incertidumbre existente en cuanto al comportamiento del mercado, las políticas gubernamentales y de los bancos centrales, y, por ende, sobre la evolución de las tasas de interés, genera un riesgo principalmente asociado a la deuda de LATAM Airlines Group S.A., especialmente aquella sujeta a tasa de interés variable, así como a las inversiones que mantenga.

Ello se debe a que el riesgo derivado de las tasas de interés sobre la deuda vigente se materializa en el impacto sobre los flujos de efectivo futuros relacionados con los instrumentos financieros. De este modo, un incremento en la tasa de interés podría resultar en un mayor flujo de efectivo por concepto de pago de intereses, y viceversa.

La exposición de LATAM Airlines Group S.A. frente a los riesgos derivados de los cambios en las tasas de interés de mercado está estrechamente vinculada, principalmente, a las obligaciones de largo plazo con tasa variable.

Por otro lado, la variación en las tasas de interés está fuertemente influenciada por el estado de la economía tanto global como local en cada país donde opera el grupo LATAM. Un cambio en las perspectivas económicas de largo plazo podría alterar dichas tasas, a lo que se suman posibles intervenciones gubernamentales que podrían incrementarlas o reducirlas, entre otras medidas adoptadas como respuesta a situaciones específicas o con el fin de gestionar las metas de inflación.

Por lo anterior, y con el objetivo de mitigar el impacto de un posible aumento en las tasas de interés, LATAM Airlines Group S.A. puede recurrir al uso de contratos de swaps de tasas de interés, swaptions u otros derivados financieros.

III. Riesgo de tipos de cambio

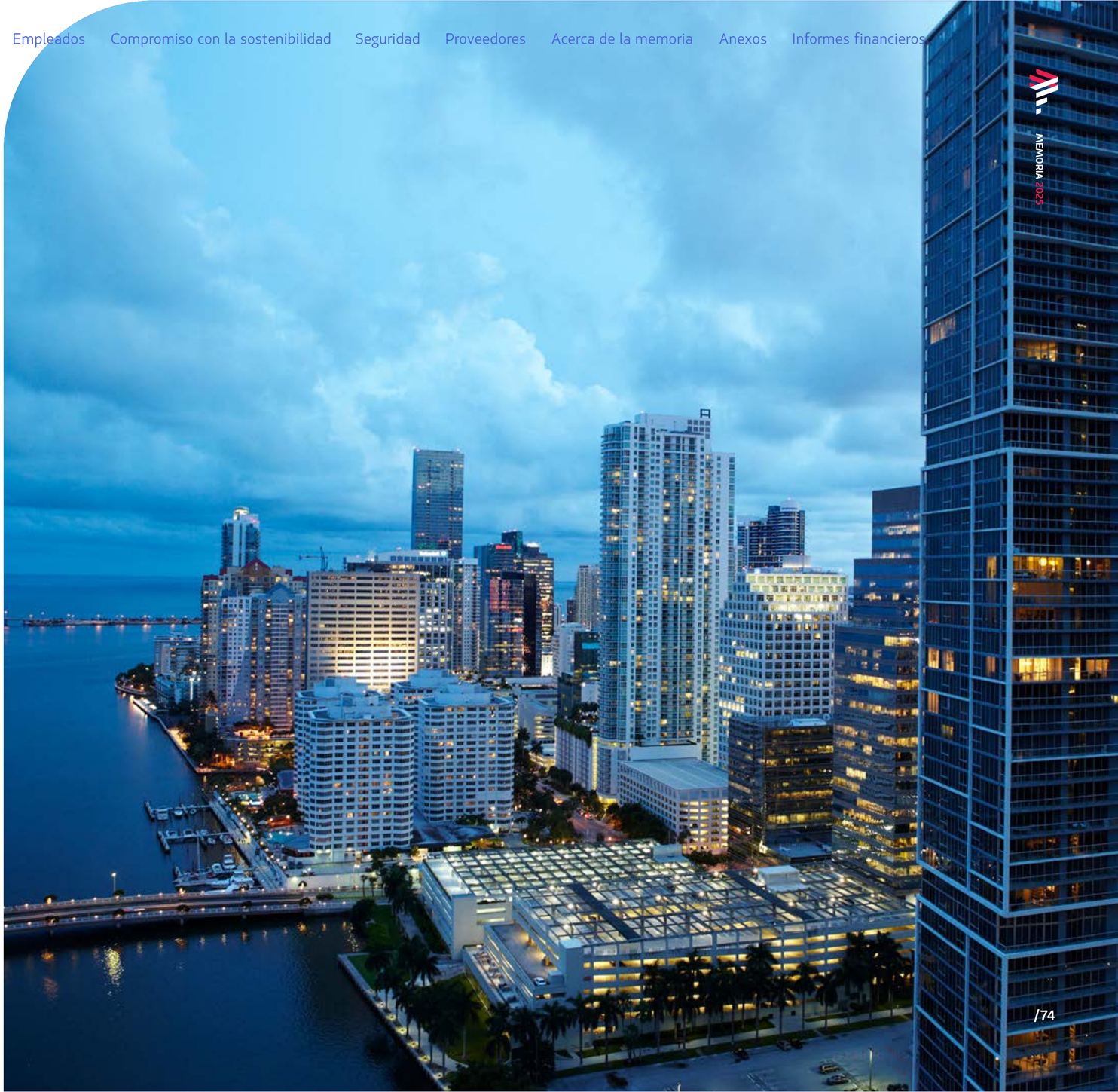
La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio transaccional y de conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están 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.

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.

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.



OPERACIONES

05

77 *OPERACIÓN DE PASAJEROS*

81 *OPERACIÓN DE CARGA*

86 *JOINT VENTURE CON DELTA AIR LINES*

88 *FLOTA*

Operaciones a 2025

NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL Y 6.2.I NEGOCIOS

Operación de PASAJEROS

87,4
MILLONES DE PASAJEROS TRANSPORTADOS

27
PAÍSES

160
DESTINOS

+8,2 %
Capacidad (ASK[1])
vs. 2024

+84,4%
Factor de ocupación
vs. 2024

Operación de CARGA

1
MILLÓN TONELADAS TRANSPORTADAS

31
4 PAÍSES EXCLUSIVOS DE CARGA

170
10 DESTINOS EXCLUSIVOS DE CARGA

+2,2 %
Tráfico consolidado (RTK[2])
vs. 2024

+3,1 %
Capacidad (ATK[3])
vs. 2024

[1] *ASK: Acrónimo en inglés que significa "asientos-kilómetro disponible".*
[2] *RTK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro rentadas".*
[3] *ATK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro ofrecidas".*

OPERACIÓN DE PASAJEROS

22

NUEVAS RUTAS EN 2025

NCG 519: 6.1.II SECTOR INDUSTRIAL
GRI 3-3, 2-1, 2-6

Durante 2025, el grupo LATAM transportó un total de 87,4 millones de pasajeros, lo que representa una variación de 6,6% en comparación con el año anterior. En tanto, la capacidad, medida en ASK (acrónimo en inglés que significa “asientos-kilómetro disponibles”), registró un crecimiento de 8,2% respecto de 2024, reflejando la expansión y consolidación de la red de pasajeros del grupo.

Asimismo, el grupo LATAM demostró una alta capacidad de gestión dinámica de su flota y activos, respondiendo de manera oportuna a las tendencias de demanda, tanto en mercados domésticos como internacionales. Esta flexibilidad operacional permitió aprovechar oportunidades relevantes, particularmente en el mercado doméstico brasileño y en el segmento internacional, que concentró una parte relevante del crecimiento del año.

Esta capacidad de reasignación dinámica de flota constituye una ventaja estructural del modelo operacional del grupo, permitiendo capturar valor en distintos mercados según las oportunidades que se pueden ir presentando.

Brasil

En el mercado doméstico de Brasil, la operación de la filial Brasilera alcanzó una capacidad medida en ASK 10,1% superior a la registrada en 2024, transportando un total de 38,9 millones de pasajeros durante el período. Por su parte, la demanda, medida en RPK (acrónimo en inglés que significa “pasajeros-kilómetro rentados”), creció 12,0% en comparación con el año anterior, alcanzando un factor de ocupación de 83,8%.

Países de habla hispana

En los países de habla hispana (Chile, Colombia, Ecuador y Perú) la oferta doméstica de las filiales, medida en ASK, registró un decrecimiento de 0,6% durante 2025, mientras que la demanda, medida en RPK, aumentó 0,7% en el mismo período. El factor de ocupación se situó en 83,4%, 1,1 puntos porcentuales por sobre el nivel observado en 2024. En total, se transportaron 30,9 millones de pasajeros en estos mercados.

Mercado internacional

En el mercado internacional, que considera vuelos dentro de Sudamerica y hacia Norteamérica, Centroamérica, Africa, Europa y Oceania, la capacidad de pasajeros del grupo LATAM, medida en ASK, aumentó 10,0% en comparación con 2024. Asimismo, la demanda, medida en RPK, creció 12,0% durante el período. En este contexto, 17,6 millones de pasajeros volaron internacionalmente en 2025, alcanzando un factor de ocupación de 83,8%.

Nuevas rutas

Durante 2025, el grupo LATAM incorporó 22 nuevas rutas, de las cuales 15 corresponden a rutas internacionales —12 regionales intra Sudamérica y 3 de largo alcance— y 7 a rutas domésticas en Brasil. Estas incorporaciones contribuyeron a fortalecer y mejorar la propuesta de valor del grupo LATAM, al potenciar la conectividad regional e internacional, ampliar las alternativas de viaje para los pasajeros y respaldar un crecimiento disciplinado y rentable de la red.

Innovación tecnológica en aeropuertos

Durante 2025, el área de aeropuertos del grupo LATAM consolidó avances relevantes en digitalización, analítica e infraestructura, con impactos directos en la eficiencia operativa, la confiabilidad de los procesos en tierra y la continuidad del servicio en la red. Estas iniciativas se orientaron a fortalecer la ejecución operacional, mejorar la gestión de flujos críticos y aumentar la capacidad de respuesta frente a contingencias, en un contexto de crecimiento de la operación y mayores exigencias logísticas.

Entre los principales hitos del período destaca la implementación de modelos de gestión inteligente de casos, apoyados en analítica avanzada e inteligencia artificial, junto con el desarrollo de modelos predictivos orientados a la retención de equipaje en el Aeropuerto de Santiago (SCL). Estas capacidades permiten fortalecer el control y la cobrabilidad del equipaje, contribuyendo a una operación más

anticipatoria, eficiente y controlada. Durante 2025, se logró un aumento de 20% en la calidad de los datos disponibles para la gestión operacional.

Por otra parte, destaca también APTO+, solución de autopago de tasas aeroportuarias de LATAM, basada en kioscos de autoservicio, que permite a los pasajeros realizar directamente el pago de la tasa sin pasar por ventanillas tradicionales. Esta solución digitaliza y agiliza el proceso de cobro, reduciendo significativamente los tiempos de espera y el recorrido del pasajero asociado al "viaje de cobro". Durante el año se desplegó la solución APTO+ en 17 aeropuertos, lo que ha permitido reducir en aproximadamente 50% los tiempos asociados al viaje de cobro, y se han renovado 228 kioscos de autoservicio en 46 aeropuertos de la red, fortaleciendo así la eficiencia de los procesos en tierra.

En Brasil, se implementó un sistema automatizado de control de equipaje que integra medición de dimensiones, pesaje y escaneo, contribuyendo a una operación más eficiente y segura, Dimensioning, Weighing and Scanningen (DWS por sus siglas en inglés) en el 100% de los aeropuertos. Asimismo, se consolidó la operación del Baggage Control Center en Guarulhos, reforzando el monitoreo y la coordinación de la operación de equipaje en uno de los principales hubs del grupo.

Adicionalmente, se avanzó en soluciones orientadas a la integración operativa de la última milla, como la incorporación de Uber en 33 aeropuertos de Brasil, y en programas específicos como Conecta+ y Eleva 360, que se han enfocado en mejorar la gestión de conexiones y la atención de pasajeros de alto valor. Estas iniciativas se complementaron con soluciones de seguridad, compensación y trazabilidad, como Pet Tracker y modelos de maleta de reemplazo, fortaleciendo la resiliencia de la operación aeroportuaria.

En conjunto, estos avances permitieron consolidar una operación más eficiente, trazable y estandarizada en aeropuertos, reforzando así la confiabilidad del servicio y el desempeño operacional del grupo LATAM en mercados clave.

Acuerdo estratégico con Embraer

24

ÓRDENES ENTRE 2026 Y 2027

50

OPCIONES ENTRE 2027 Y 2030

Durante 2025, el grupo LATAM fortaleció las bases de su crecimiento futuro mediante decisiones estratégicas en materia de flota y conectividad regional. En este contexto, la compañía firmó un acuerdo con Embraer para la adquisición de 24 aeronaves E195-E2, con entregas previstas entre 2026 y 2027, junto con opciones por hasta 50 aviones adicionales, lo que representa un plan de incorporación de hasta 74 aeronaves de este modelo.

La incorporación de esta flota de última generación permitirá al grupo LATAM aumentar significativamente su capilaridad en Sudamérica, habilitando la apertura potencial de hasta 35 nuevos destinos y fortaleciendo la conectividad en mercados de menor densidad o con restricciones de infraestructura. Las primeras aeronaves se incorporarán inicialmente a la operación de LATAM Airlines Brasil, con potencial despliegue posterior en otras filiales del grupo.

Gracias a su tamaño (configuración de cabina y eficiencia en consumo de combustible), los aviones Embraer E2 permiten operar rutas que no son viables con aeronaves de mayor capacidad, de tal manera de mantener altos estándares de eficiencia operativa, confiabilidad y experiencia de viaje, y contribuir a una red más flexible y adaptativa.

Esta decisión refuerza la flexibilidad de la red, la optimización del uso de activos y la capacidad del grupo para adaptarse a la evolución de la demanda regional, alineando el crecimiento operacional con una disciplina financiera y una planificación de largo plazo.

Rutas de pasajeros



Rutas internacionales operadas por LATAM Airlines

Rutas domésticas operadas por LATAM Airlines

Detalle por filial de pasajeros

NCG 519: 6.1.II SECTOR INDUSTRIAL

BRASIL

60 Destinos domésticos

39% Participación de mercado

Principales competidores
Gol y Azul

CHILE

17 Destinos domésticos

70% Participación de mercado

Principales competidores
SKY Airlines y JETSMART

COLOMBIA

17 Destinos domésticos

23% Participación de mercado

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

ECUADOR

7 Destinos domésticos

50% Participación de mercado

Principales competidores
Avianca y Aeroregional

PERÚ

19 Destinos domésticos

66% Participación de mercado

Principales competidores
Sky Airlines Peru, Star Peru, JetSmart Peru, Atsa Airlines

Fuente: Sitio web de la ANAC (Brasil) y la participación de mercado considera los RPK en diciembre de 2025.
Fuente: Sitio web de la JAC (Chile) y la participación de mercado considera los RPK en diciembre de 2025.
Fuente: Sitio web de la DGAC (Perú) y la participación de mercado considera el número de pasajeros en diciembre de 2025.
Fuente: Aerocivil (Colombia) y la participación de mercado considera RPK en diciembre de 2025.
Fuente: Direct Data Solutions de IATA y la participación de mercado considera pasajeros transportados en diciembre de 2025.

OPERACIÓN DE CARGA

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

En 2025, las filiales de carga continuaron consolidando su posición como un actor clave para la conectividad logística de Sudamérica, fortaleciendo su excelencia operacional en un contexto de alta exigencia, crecimiento de la demanda y mayor complejidad de las cadenas de suministro.

La estrategia del negocio se centró en una gestión cada vez más eficiente de activos, flota e infraestructura, incorporar nuevas tecnologías en los distintos procesos del negocio de carga, fortalecer la propuesta de valor y profundizar en iniciativas de sostenibilidad, aspectos cada vez más relevantes para nuestros clientes. En línea con este enfoque, la compañía profundizó mejoras concretas en procesos, estandarización operativa y gestión de materiales más sostenibles en sus principales bases y hubs.

Asimismo, el grupo LATAM fortaleció su red y estructura operacional, apoyándose en una infraestructura robusta y en la modernización de hubs estratégicos, lo que permitió sostener altos estándares de servicio en mercados críticos, y responder con agilidad a variaciones en la demanda. Este modelo operacional, que prioriza la eficiencia, confiabilidad y flexibilidad, constituye un habilitador clave en la creación de valor para los clientes y para el crecimiento sostenible del negocio de carga del grupo LATAM.

Métricas y Objetivos

Las filiales de carga del grupo LATAM establecen metas que abarcan cuatro áreas clave. Estos indicadores son monitoreados trimestralmente para garantizar su cumplimiento.

01 ***Rentabilidad del negocio y retorno sobre inversión en flota carguera***

02 ***Calidad del servicio***

03 ***Preferencia de los clientes***

04 ***Sostenibilidad***



NCG 519: 6.1.I SECTOR INDUSTRIAL

Las operaciones de carga del grupo LATAM, que representan el 11,4% de los ingresos consolidados, se destacan por su amplia cobertura y densidad de red, así como por su experiencia en el manejo y cuidado de la carga. Entre los principales productos transportados se encuentran flores, pescado y frutas en las exportaciones desde la región, así como productos tecnológicos, repuestos críticos y productos farmacéuticos en las importaciones hacia Sudamérica.

Durante 2025, el grupo LATAM transportó más de un millón de toneladas de carga, lo que representa un crecimiento de 0,9% en comparación con 2024. La capacidad de carga, medida en ATK (toneladas-kilómetro disponibles), aumentó 3,1%, mientras que la demanda, medida en RTK, creció 2,2%, llevando el factor de ocupación a 53,3%.

Esto fue acompañado por un crecimiento de 1,1% en tarifa promedio de carga, basados en RTK, versus 2024. De esta manera, los ingresos de carga aumentaron en 3,4% respecto del año anterior, cerrando en casi US$1.700 millones.

En 2025, las filiales de carga consolidaron su posición como principal operador de carga desde, hacia y entre Sudamérica, apoyadas en una red que opera más de 430 vuelos semanales con Norteamérica y alrededor de 190 con Europa, tras completar una histórica expansión en este último eje y alcanzar 15 frecuencias cargueras semanales. Con esto, las filiales de carga se convierten en el mayor operador de carga entre Europa y Sudamérica.

Sumado a esto, el año estuvo marcado por inversiones estratégicas, como la modernización del hub de Miami, uno de los más relevantes para el negocio de carga del grupo LATAM, representando un punto clave de conexión entre Norteamérica y Latinoamérica, además de facilitar los vínculos con Europa y Asia. En este hub, el grupo se destaca por tener una de las bodegas más grandes del aeropuerto con alrededor de 33.000 m2 la cual soporta la mayor operación carguera internacional de Miami.

En las instalaciones de carga seca en Miami, se han llevado a cabo una serie de renovaciones para mejorar la eficiencia y el control en la recepción y almacenamiento de la carga.

Entre las mejoras destacan una nueva plataforma de paletizado que permite gestionar un 25% más de carga de manera simultánea, racks más altos que incrementan la capacidad disponible en un 26%, y máquinas automáticas de pesaje y dimensionamiento que agilizan la recepción de carga, asegurando así que cada envío sea procesado con la máxima precisión.

También incorporó una nueva flota de forklifts con baterías de litio, siendo la primera aerolínea en el estado de Florida en utilizar esta tecnología.

Por el lado de Brasil, también se realizó una inversión significativa en la automatización en el terminal de Guarulhos doméstico, con un sorter capaz de procesar 72.000 paquetes diarios, impulsando el crecimiento del e-commerce en Brasil.

Estos avances reflejan el compromiso del grupo LATAM con la eficiencia operativa, la solidez de su red y la mejora continua de la experiencia de sus clientes.



Certificaciones

La operación del grupo LATAM se sustenta en el cumplimiento riguroso de estándares internacionales de seguridad y calidad operacional, los cuales constituyen un pilar fundamental para la continuidad, confiabilidad y resiliencia del negocio. Durante 2025, la compañía mantuvo vigentes las principales certificaciones aeronáuticas y de seguridad operacional que respaldan su operación de pasajeros y carga, alineadas con los requerimientos de organismos internacionales y autoridades aeronáuticas de los países en que opera.

Más allá del cumplimiento formal, estas certificaciones se integran de manera activa en los sistemas de gestión operacional y de riesgos del grupo, permitiendo estandarizar procesos, fortalecer los controles y asegurar una ejecución consistente en un contexto de crecimiento de la red, incorporación de nuevas aeronaves y mayor complejidad operacional.

Entre los estándares que sustentan esta gestión se incluyen certificaciones internacionales como IOSA, junto con otros marcos regulatorios aplicables a la operación aérea y de carga.

Desde 2017, el grupo LATAM también cuenta con la certificación CEIV Pharma de la IATA, que asegura la integridad de los productos farmacéuticos durante su transporte, especialmente aquellos que requieren control de temperatura. Los operadores de carga del grupo LATAM y su almacén en Miami (Estados Unidos) desde entonces han renovado esta certificación, cumpliendo con los más altos estándares de calidad.

Sumado a esto, desde 2022, el grupo LATAM ha sido pionero en la industria a nivel mundial al obtener la certificación Center of Excellence for Independent Validators (CEIV) de Baterías de Litio, otorgada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés).

La compañía mantuvo y profundizó un sistema robusto de gestión de seguridad de la carga, orientado a la identificación, evaluación y mitigación de riesgos asociados al transporte aéreo.

Medidas de seguridad

Durante 2025, las filiales de carga continuaron fortaleciendo su enfoque de seguridad operacional como un pilar crítico de su propuesta de valor, asegurando altos estándares en toda la operación, la cadena logística y en el manejo de cargas sensibles. Este enfoque permite operar de manera confiable en mercados altamente regulados y responder a las crecientes exigencias de clientes y autoridades en un contexto de mayor complejidad operacional y crecimiento de la red.

También en el ámbito de la seguridad, la compañía mantuvo y profundizó un sistema robusto de gestión de seguridad de la carga, orientado a la identificación, evaluación y mitigación de riesgos asociados al transporte aéreo. Este sistema integra procedimientos operacionales estandarizados, capacitación especializada y controles preventivos en todas las etapas del proceso, y es aplicable tanto a la flota carguera dedicada como a la operación apoyada en capacidad belly, asegurando coherencia y consistencia operacional en toda la red.

Las filiales de carga operan en estricto cumplimiento de la normativa internacional aplicable, incluyendo los requerimientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y las autoridades aeronáuticas locales de los países en los que operan. Asimismo, mantienen una relación permanente de colaboración con autoridades regulatorias y aeroportuarias, lo que permite anticipar cambios normativos, fortalecer los controles y asegurar una operación alineada con las mejores prácticas de la industria.

La gestión de cargas sensibles constituye un foco prioritario dentro del modelo de seguridad operacional. En particular, las filiales de carga cuentan con protocolos específicos para el transporte de productos farmacéuticos, mercancías peligrosas y baterías de litio, al considerar requisitos de embalaje, manipulación, monitoreo y respuesta ante contingencias.

Este conjunto de medidas refuerza la confiabilidad, resiliencia y competitividad de la operación de carga del grupo LATAM, consolidando su posicionamiento en los principales trade lanes de la región y fortaleciendo la confianza de clientes y autoridades en la seguridad de sus operaciones.

Apoyo a industrias exportadoras de Sudamérica

GRI 203-2

La estructura operacional de las filiales de carga —basada en el uso combinado de flota carguera dedicada y capacidad belly de la flota de pasajeros— permitió sostener flujos bidireccionales de carga a través de toda la red, que abarca 170 destinos de carga, conectándolos entre sí, incluso en contextos de alta estacionalidad y presión logística. Este modelo flexible facilitó la adaptación de capacidad, frecuencias y rutas, según los requerimientos productivos de cada industria y las condiciones de los mercados de destino.

En 2025, la operación de carga del grupo LATAM continuó desempeñando un rol habilitador clave para las principales industrias exportadoras de Sudamérica, asegurando conectividad, capacidad de transporte de carga, confiabilidad y continuidad operacional en cadenas logísticas de alta complejidad.

La propuesta operacional para estos mercados se orienta a responder a las necesidades específicas de sectores con alta sensibilidad de tiempo, mediante el cumplimiento de estándares mundiales en gestión de la cadena de frío y asegurando que los productos sean manejados con el máximo cuidado.

En el caso de los productos perecibles, como frutas frescas, flores y productos del mar, la operación priorizó la integridad de la cadena de frío mediante la coordinación con clientes, aeropuertos, proveedores y diversos stakeholders en temporadas peak y la gestión eficiente de tiempos en tierra y en vuelo, aspectos críticos para la competitividad exportadora de la región. Asimismo, en el segmento farmacéutico, la operación continuó fortaleciendo capacidades de manejo especializado, monitoreo y trazabilidad, asegurando el cumplimiento de exigencias sanitarias y regulatorias en rutas de alta complejidad geográfica.

En períodos de alta demanda estacional, como San Valentín y el Día de la Madre, la operación demostró altos niveles de planificación y flexibilidad operativa, con la realización de más de 430 vuelos en ventanas de tiempo acotadas, asegurando el cumplimiento de los estándares de cadena de frío y continuidad operacional. Asimismo, durante el inicio de la temporada 2025–2026, el grupo LATAM reforzó su participación en la exportación de cerezas chilenas hacia Asia, un flujo logístico altamente exigente en términos de tiempos y calidad operacional.



Apoyo a industrias exportadoras de sudamérica

Participación de mercado

CHILE

51%

del salmón exportado

PERÚ

44%

del total de frutas y vegetales

BRASIL

50%

del pescado exportado

COLOMBIA

42%

de las flores

ECUADOR

54%

de las flores

Entorno competitivo

NCG 519: 6.1.II SECTOR INDUSTRIAL

El negocio de carga en la región es sumamente competitivo, ya que las aerolíneas internacionales y regionales suelen disponer de capacidad ociosa en sus operaciones cargueras, capacidad que frecuentemente despliegan en Sudamérica. En la región, el grupo LATAM ha logrado mantener participaciones de mercado sólidas gracias a la utilización eficiente de la flota y la red.

Los principales competidores pueden dividirse en tres categorías:

1. Aerolíneas híbridas, que operan flotas mixtas de compartimentos de carga en el belly del avión y aviones cargueros, como Air France-KLM-MartinAir, Lufthansa, Qatar, Ethiopian, Korean Airlines y Avianca.

2. Operadores de carga pura, como Atlas y Cargolux.

3. Operadores que solo utilizan compartimentos de carga belly avión, como IAG Group (British Airways, Iberia y sus afiliadas), American Airlines y United Airlines.

JOINT VENTURE CON DELTA AIR LINES

GRI 2-6

Durante 2025, el Joint Venture (JV) entre LATAM y Delta Air Lines continuó consolidándose como un habilitador de la conectividad entre Sudamérica y Norteamérica, ampliando el alcance de la red, fortaleciendo la experiencia de viaje de los pasajeros y generando eficiencias operacionales relevantes para ambas compañías.

Uno de los hitos más relevantes del período fue la incorporación de Argentina al alcance del Joint Venture en abril de 2025. Esta incorporación permitió integrar al acuerdo a uno de los mercados más relevantes en términos de ingresos dentro del eje Estados Unidos–Canadá–Sudamérica, reforzando la conectividad del Cono Sur con Norteamérica. Asimismo, en 2025 se lanzaron nuevas rutas dentro del scope del acuerdo, entre ellas Guayaquil–Nueva York (JFK), Buenos Aires–Miami y Lima–Salt Lake City.

En paralelo, el Joint Venture continuó impulsando mejoras en la experiencia de viaje a través de iniciativas conjuntas en aeropuertos, soluciones digitales y experiencia a bordo, avanzando hacia una propuesta de valor más integrada, consistente y alineada entre ambas aerolíneas.

Beneficios en la operación de pasajeros

Gracias al Joint Venture, los pasajeros del grupo LATAM acceden a una red ampliada de más de 200 destinos ofrecidos por Delta en Estados Unidos y Canadá, fortaleciendo la conectividad desde y hacia Argentina, Chile, Brasil, Perú, Colombia y Ecuador, particularmente a destinos como Los Ángeles, Nueva York, Atlanta, Boston, Orlando, Miami y Salt Lake City.

Asimismo, el acuerdo permite la acumulación y canje de millas LATAM Pass en vuelos operados por Delta, fortaleciendo el ecosistema de fidelización y entregando mayor flexibilidad y valor a los clientes frecuentes.

Desde el inicio del Joint Venture en 2022 y hasta diciembre de 2025, se han transportado más de 15 millones de pasajeros, incorporando más de 68.000 vuelos adicionales y ampliando de forma sostenida la capacidad compartida entre ambas aerolíneas. Durante 2025, el capacity share combinado de LATAM y Delta desde Sudamérica hacia Estados Unidos y Canadá alcanzó el 33%, reflejando un crecimiento de 8 puntos porcentuales desde el comienzo del acuerdo en 2022.



Joint Venture y operación de carga

En el ámbito de carga, el Joint Venture ha permitido fortalecer la conectividad logística entre Sudamérica y Norteamérica, integrando las capacidades de LATAM Cargo y Delta Cargo para ofrecer mayor alcance, confiabilidad y eficiencia en diversas rutas. Esta integración ha contribuido a mejorar la propuesta de valor para clientes de sectores altamente exigentes, haciendo uso eficiente de la red combinada y las sinergias operacionales entre ambas compañías.

Innovación, sostenibilidad y vinculación con comunidades

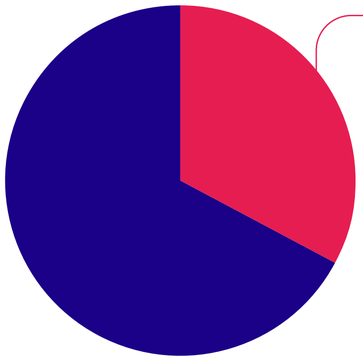
Durante 2025, el Joint Venture avanzó también en iniciativas conjuntas de innovación y sostenibilidad, con foco en el impacto social y la vinculación con comunidades. LATAM y Delta trabajaron en colaboración con organizaciones sin fines de lucro como YMCA y Junior Achievement, desarrollando actividades orientadas a educación, inclusión y desarrollo comunitario.

Adicionalmente, se lanzó el proyecto Patagonia Azul, iniciativa que fue difundida en medios y canales de Delta, reforzando la visibilidad regional del trabajo conjunto en conservación y sostenibilidad. Durante el año, el Joint Venture participó en más de 14 eventos de diversidad, equidad, inclusión y comunidad, así como en instancias relevantes de la industria, fortaleciendo su posicionamiento y colaboración a nivel regional.

Foco 2026

De cara a 2026, el compromiso del Joint Venture entre LATAM y Delta es continuar fortaleciendo la conectividad entre Sudamérica y Norteamérica: profundizar las mejoras en la experiencia de viaje y poner un énfasis particular en la evolución de la experiencia digital de los pasajeros. Este último como eje clave para seguir capturando valor y consolidar la madurez del acuerdo.

Porcentaje de capacidad compartida[1]



33%

capacidad compartida

9

Nuevas rutas lanzadas[2]

Grupo LATAM:

São Paulo (Brasil) - Los Ángeles (Estados Unidos)
Bogotá (Colombia) - Orlando (Estados Unidos)
Lima (Perú) - Atlanta (Estados Unidos)
Santiago (Chile) - Buenos Aires (Argentina) - Miami (Estados Unidos)
Guayaquil (Ecuador) - Nueva York (Estados Unidos)
Lima (Perú) - Orlando (Estados Unidos)

Delta Air lines:

Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena (Colombia)
Nueva York (Estados Unidos) - Rio de Janeiro (Brasil)
Salt Lake City (Estados Unidos) - Lima (Perú)

[1] *Basado en los ASK (acrónimo en inglés, que significa "asientos-kilómetro disponibles") y calculado para todo Sudamérica hacia Estados Unidos y Canada /Fuente: Diio.net. Metodología cambió vs 2024.*
[2] *Nuevas rutas lanzadas desde el inicio del JV, rutas en operación al 31 de diciembre de 2025.*

FLOTA

GRI 3-3
SASB TR-AL-000.F

Renovación de flota

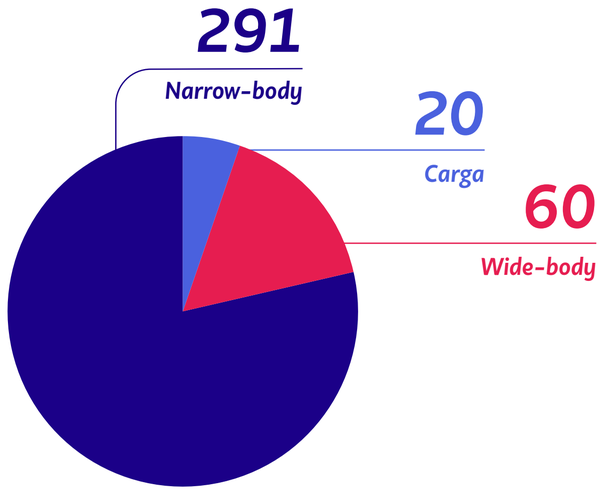
Durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en su estrategia de renovación y fortalecimiento de flota, manteniendo el foco en la eficiencia operacional, la estandarización y la mejora continua de la experiencia de viaje. En el período, la compañía recibió un total de 26 aeronaves, de las cuales 24 correspondieron a aviones narrow body de la familia Airbus A320, destinados principalmente a operaciones regionales y domésticas en Sudamérica, y dos a aeronaves wide body incorporadas para reforzar la operación de rutas internacionales.

Si bien los modelos incorporados se mantienen consistentes con los utilizados por el grupo en años anteriores, estas incorporaciones permiten seguir modernizando la flota, optimizar el consumo de combustible, reforzar la confiabilidad de la operación y sostener altos estándares de seguridad, confort y eficiencia ambiental. De este modo, LATAM da continuidad a una estrategia de largo plazo orientada a contar con una flota homogénea, flexible y preparada para responder a las necesidades operacionales y de crecimiento del negocio.



371

TOTAL DE AVIONES
12,2 años de edad promedio de la flota.



26

AERONAVES INCORPORADAS EN 2025

Mantenimiento

El mantenimiento de aviones, planificación y devolución de flota en el grupo LATAM se realiza principalmente en sus Bases de Mantenimiento, Reparación y Operación (MROs) en São Carlos (Brasil) y Santiago (Chile), ofreciendo también servicios a terceros, así como también las bases de mantenimiento de línea en Sao Paulo (Guarulhos), Brasil y Lima, Perú. Estas bases, que están equipadas y certificadas para atender flotas Airbus y Boeing, realizaron el 89,6% del mantenimiento pesado del grupo LATAM, sumando 1,79 millones de horas hombre en 2025.

La MRO de São Carlos puede atender hasta nueve aeronaves simultáneamente y cuenta con 23 talleres técnicos especializados. En tanto, la MRO de Santiago (Chile) posee dos hangares capaces de dar servicio simultáneamente a dos aeronaves wide-body y dos de narrow-body y, 11 talleres de apoyo para mantenimiento. El grupo LATAM también realiza inspecciones en Lima (Perú) para aviones de la familia Airbus A320 y Guarulhos (Brasil) para aviones de la familia Airbus A320 y Boeing 777. En 2025, LATAM MRO ejecutó 450 servicios, incluyendo 232 inspecciones tipo C y 218 inspecciones especiales para la flota del grupo LATAM.

Por su parte, el mantenimiento de línea, con tareas preventivas y correctivas, opera en diversas bases en Sudamérica y Estados Unidos, alcanzando 2,8 millones de horas-hombre en 2025. Cabe destacar que, el grupo LATAM igualmente invierte en la modernización de motores para mejorar la eficiencia y reducir la huella de carbono. En este marco, ha implementado el APU 131-9A en su flota A320-200, logrando un ahorro de combustible del 2,5% anual.

Flota operativa al 31 de diciembre de 2025

	Aviones en Propiedad, Planta y Equipo	Aviones incluídos bajo activos por Derecho de Uso bajo NIIF 16	Total
Flota pasajeros			
Boeing 767-300ER	9	0	9
Boeing 777-300ER	10	0	10
Boeing 787-8	6	4	10
Boeing 787-9	2	26	28
Airbus A319-100	11	28	39
Airbus A320-200	86	49	135
Airbus A320-Neo	7	44	51
Airbus A321-200	30	19	49
Airbus A321-Neo	3	14	17
TOTAL	**164**	**184**	**348**
Arriendos de corto plazo			
Airbus A330-200	0	3	3
TOTAL	**0**	**3**	**3**
Flota carga			
Boeing 767-300F	19	1	20
TOTAL	**19**	**1**	**20**
FLOTA TOTAL	**183**	**188**	**371**

Características de la flota

Flota operativa al 31 de diciembre de 2025

	Longitud (m)	Envergadura (m)	Asientos	Velocidad crucero (km/h)	Peso máximo de despegue (kg)
Operación de pasajeros – flota de corto alcance/narrow-body al 31 de diciembre de 2025					
Airbus A319-100	33,8	34,1	144	830	70.000
Airbus A320-200	37,6	34,2	180	830	77.000
Airbus A320 -200neo	37,7	34,3	180	830	77.000
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 al 31 de diciembre de 2025					
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 - flota al 31 de diciembre de 2025					
Boeing 767 – 300F	54,9	47,6	NA	851	186.880



Snapshot

NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

	Unidad	2022	2023	2024	2025
Operación de pasajeros					
Capacidad	ASK[1] - millón	113.852	137.251	157.931	170.812
Pasajeros-kilómetro rentados	RPK[2] - millón	92.588	114.007	133.138	144.110
Factor de ocupación	ASK[1] (%)	81,3	83,1	84,3	84,4
Ingresos/ASK[1]	Centavos de US$	6,7	7,4	7,1	7,4
Total de pasajeros transportados	**Miles**	**62.467**	**73.898**	**82.007**	**87.414**
Vuelos de pasajeros al año	Miles	439.309	522.558	567.170	584.452
Operación de carga					
SASB TR-AL-000.D					
Capacidad	ATK3 - millón	6.256	7.171	8.066	8.313
Toneladas-kilómetro rentadas	RTK4 - millón	3.532	3.704	4.330	4.427
Factor de ocupación	ATK[3] (%)	56,5	51,6	53,7	53,3
Ingresos/ATK[3]	Centavos de US$	27,6	19,9	19,8	19,9
Toneladas transportadas	**Miles de toneladas**	**901**	**946**	**998**	**1.007**

[1] *ASK: Acrónimo en inglés que significa "asientos-kilómetro disponibles".*
[2] *RPK: Acrónimo en inglés que significa "pasajeros-kilómetro rentados".*
[3] *ATK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro ofrecidas".*
[4] *RTK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro rentadas".*





CLIENTES

06

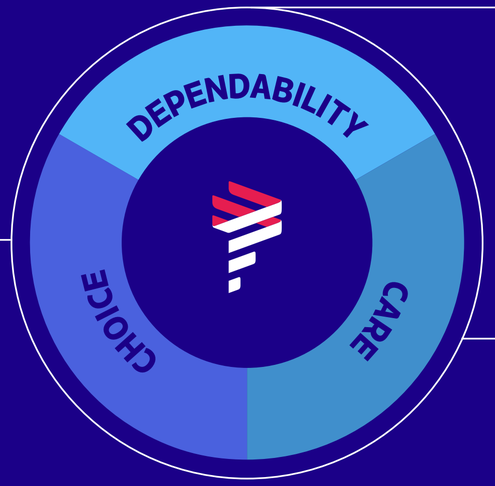
96 *OPERACIÓN DE PASAJEROS*

104 *OPERACIÓN DE CARGA*

107 *TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN*

110 *CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS*

Tres pilares estratégicos



DEPENDABILITY

Ejecución confiable y consistente, sustentada en la confiabilidad operacional, la puntualidad y un desempeño robusto a lo largo de todo el viaje del cliente.

CHOICE

Foco en entregar más y mejores opciones, a través de un producto de clase mundial, la digitalización del viaje, el autoservicio y una experiencia que promueve la autonomía y flexibilidad del cliente.

CARE

Experiencias personalizadas y humanizadas, con énfasis en la hospitalidad, la atención post viaje y un ecosistema de fidelización sólido, liderado por LATAM Pass, que fortalece relaciones de largo plazo.

Grandes logros 2025

Mejor Aerolínea de Sudamérica

Por 6to año consecutivo - SKYTRAX

Aerolínea de carga del año

Primera aerolínea de carga sudamericana en obtenerlo - Air Cargo News

Satisfacción del cliente histórica

54 puntos en NPS de pasajeros, 3 puntos más que en 2024

El cliente al centro

Para el grupo LATAM, los clientes están al centro de su modelo de negocio y de su estrategia de creación de valor. En un contexto de transformación de la industria aérea y de mayores expectativas por parte de pasajeros y clientes de carga, la compañía busca ir más allá de facilitar viajes y operaciones logísticas, aspirando a formar parte esencial de los proyectos, necesidades y sueños de quienes confían en su red y su servicio.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó demostrando que es una organización genuinamente centrado en los clientes, consolidando una experiencia consistente y coherente entre la promesa de marca y la experiencia de pasajeros y clientes de carga en todos los puntos de contacto.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó fortaleciendo su gestión de clientes a partir de un modelo integral end-to-end, que prioriza los procesos por sobre las funciones y promueve una ejecución coordinada en todos los puntos de contacto. Este modelo articula de manera integrada el Passenger Journey, el Loyalty Journey, el Cargo Journey y el Aircraft Journey, con equipos multifuncionales, asegurando coherencia entre la promesa de marca y la experiencia efectiva.



Bienvenido *a ir más alto*

GRI 3-3

Durante 2025, el grupo LATAM consolidó una transformación profunda de la experiencia de viaje de sus pasajeros, reflejada en el lanzamiento de su nueva promesa de marca: “Bienvenido a ir más alto”.

Este hito refleja la forma en que el grupo concibe su propuesta de valor, elevando los estándares de servicio a lo largo de todo el viaje, desde la experiencia en tierra hasta aquella vivida a bordo.

Esta evolución se sustenta en avances concretos implementados en los últimos años, como la renovación progresiva de cabinas y lounges, el fortalecimiento de los servicios premium, mejoras en los procesos de embarque y atención, y una oferta gastronómica reforzada, junto con una operación cada vez más eficiente y confiable.

Estos desarrollos, elaborados a partir del feedback continuo de nuestros clientes, se integran además con criterios de sostenibilidad, eficiencia operativa y uso responsable de materiales, contribuyendo a una experiencia de viaje más consistente y alineada con las expectativas actuales de los pasajeros.

“Bienvenido a ir más alto” expresa la aspiración del grupo LATAM de ofrecer una experiencia acogedora, cercana y coherente, basada en el cuidado de las personas y en la hospitalidad que caracteriza a nuestra región.

Esta promesa orienta la evolución continua de productos, servicios y soluciones digitales, respondiendo a un pasajero cada vez más exigente, conectado y consciente, y guiando las prioridades de mejora en todos los puntos de contacto del viaje.

01



Experiencia preferente en aeropuertos

02



Lounges: experiencia premium y sostenible con identidad local

03



Aumento de servicios premium y evolución de la experiencia de largo alcance

04



Conectividad y experiencia a bordo

05



Mejoras en LATAM Play

06



Modernización de la flota y fortalecimiento de la conectividad regional

07



LATAM Pass y mejora de la experiencia de pasajeros

08



Evolución del programa LATAM Pass

09



Alianzas y ampliación del ecosistema LATAM Pass

OPERACIÓN DE PASAJEROS

01

Experiencia preferente en aeropuertos

Como parte del fortalecimiento de la experiencia en tierra, el grupo LATAM incorporó durante 2025 espacios exclusivos de atención para clientes LATAM Pass en la nueva terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en Lima. La propuesta incluye Signature Check-in disponible 24/7 para socios Black Signature y Black, y Premium Check-in para miembros Platinum, Gold y pasajeros de cabinas Business y Premium Economy, complementados con soluciones de autoatención digital para despacho de equipaje.

Adicionalmente, en el Aeropuerto Internacional de São Paulo/Guarulhos, se extendió el servicio de embarque remoto premium en vehículos Audi 100% eléctricos para clientes Black Signature, lo cual combina exclusividad, eficiencia operativa y criterios de sostenibilidad en uno de los principales hubs del grupo.

02

Lounges: experiencia premium y sostenible con identidad local

Durante 2025, el grupo LATAM reforzó su propuesta de experiencia premium en tierra con la inauguración del nuevo LATAM Lounge Lima, en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Este espacio da continuidad a un plan iniciado en Santiago, que integra diseño, hospitalidad y gastronomía, en una propuesta coherente, sofisticada y profundamente conectada con la herencia cultural.

El lounge de Lima fue concebido y desarrollado para valorar las raíces peruanas y se organiza en áreas Signature y Premium, inspiradas en los paisajes de la costa y la cordillera de los Andes. Su diseño incorpora arquitectura contemporánea, interiorismo y textiles artesanales, junto con una oferta gastronómica de alto nivel que pone en valor la cultura y los sabores del país.

Adicionalmente, el nuevo LATAM Lounge Lima fue diseñado bajo criterios de sostenibilidad, con la intención de obtener la certificación LEED, un sistema global que reconoce espacios construidos y operados con altos estándares de eficiencia energética y ambiental. Este enfoque refuerza la apuesta del grupo por integrar sostenibilidad, hospitalidad y diseño de clase mundial en sus principales puntos de contacto, y complementa la evolución de la experiencia premium a bordo.



03

Aumento de servicios premium y evolución de la experiencia de largo alcance

En 2025, el grupo LATAM inició la operación de sus primeros Boeing 787 con cabinas Premium Business renovadas, como resultado del programa de retrofit (modernización) anunciado en 2024. Este programa contempla una inversión total de US$360 millones para la renovación de 24 aeronaves. Este proceso incorpora suites Business de última generación, nuevos asientos en Economy, un sistema de entretenimiento completamente renovado y la incorporación de espacios OFAR (Overhead Flight Attendant Rest), que mejoran las condiciones de descanso de las tripulaciones en vuelos de largo alcance.

Con esta iniciativa, el grupo se convirtió en la primera aerolínea de Sudamérica en incorporar suites Premium Business con puertas correderas, elevando los estándares de privacidad y confort en la región. Durante el año, los primeros aviones comenzaron a operar en rutas desde Santiago hacia destinos como México, Bogotá y Miami, incorporándose progresivamente a otras rutas internacionales. La renovación incluye, además, mejoras en las cabinas Economy y Economy Plus, un nuevo sistema de entretenimiento a bordo y ajustes de diseño interior, con trabajos que han sido realizados en las bases de mantenimiento de Chile y Brasil, y cuyo término está previsto para el segundo semestre de 2026.

Este proceso de retrofit fue concebido bajo criterios de eficiencia y uso responsable de materiales, reforzando una propuesta premium que integra confort, innovación y una mirada sostenible de largo plazo.

Paralelamente, el grupo LATAM avanzó en la implementación de una experiencia Premium Business integral, inspirada en la identidad cultural y paisajística de Sudamérica. Esta iniciativa integra el diseño del producto con estándares de hospitalidad y servicio, reforzando una experiencia más coherente, sofisticada y alineada con la promesa de marca del grupo en el segmento premium.

Como parte de la evolución futura de su oferta, el grupo LATAM anunció además el lanzamiento de una nueva clase Premium Comfort para vuelos de largo alcance a partir de 2027, con una inversión superior a US$100 millones. Ubicada entre Premium Business y Economy, esta nueva cabina ofrecerá mayor espacio, privacidad y comodidad en vuelos de larga distancia, lo que ampliará las alternativas para los pasajeros y consolidará la propuesta de valor del grupo LATAM en el mercado internacional.





04

Conectividad y experiencia a bordo

Durante 2025, más de 13 millones de socios LATAM Pass utilizaron el servicio de Wi-Fi a bordo, disponible de forma gratuita como beneficio del programa. LATAM cuenta actualmente con la flota conectada más grande de Sudamérica, con más de 250 aeronaves de fuselaje angosto equipadas y una cobertura superior al 90% en la flota de pasillo único. A partir de 2026, la conectividad se extenderá progresivamente a aeronaves de fuselaje ancho, como parte de una inversión de US$60 millones, fortaleciendo la propuesta de valor digital y la experiencia durante el vuelo.

05

Mejoras en LATAM Play

Durante 2025 el grupo LATAM continuó desarrollando contenidos propios a través de LATAM Play, con foco en ofrecer propuestas culturales y de bienestar conectadas con la identidad Sudamericana.

En este contexto, se consolidó la iniciativa LATAM Originals, que reúne contenidos exclusivos y orientados a visibilizar el talento creativo de la región. Entre los hitos del año destaca la primera edición del LATAM Short Film Festival, cuya convocatoria a cineastas emergentes de Brasil y Chile recibió más de 600 postulaciones. Los 12 cortometrajes seleccionados fueron exhibidos a bordo, y sus ganadores obtuvieron un viaje para participar en un festival internacional de cortometrajes en Francia.

06

Modernización de la flota y fortalecimiento de la conectividad regional

En 2025, el grupo LATAM avanzó en la renovación de su flota de aeronaves de fuselaje angosto, orientada a mejorar la experiencia en rutas domésticas y regionales. Este programa contempla la incorporación de nuevos asientos, mayor comodidad, conectividad a bordo, puertos USB A+C y acceso a LATAM Play, además de cabinas Premium Economy y Economy, con un diseño renovado inspirado en la identidad y los paisajes de Sudamérica. Los trabajos se desarrollan en las bases de mantenimiento del grupo en Chile, Perú y Brasil, con un término previsto entre finales de 2026 y comienzos de 2027.

Sumado a esto, en septiembre de 2025, el grupo LATAM anunció la incorporación de una nueva flota de última generación, por parte de Embraer. Esta nueva flota estará destinada a reforzar la conectividad doméstica y regional, ampliar la cobertura en mercados de menor densidad y facilitar el acceso de los clientes a nuevos destinos, complementando la red de 160 destinos de pasajeros que opera actualmente el grupo. Esta incorporación permitirá ofrecer una experiencia de viaje más confortable, gracias a una configuración de cabina 2-2, junto con una operación más eficiente en consumo de combustible, contribuyendo a una propuesta de valor competitiva para los pasajeros, en línea con los estándares de experiencia de cliente y la disciplina financiera del grupo LATAM.

Estos avances permiten ofrecer una experiencia más consistente, confortable y accesible para pasajeros en rutas domésticas y regionales, con resultados en la ampliación de la conectividad y en altos estándares de eficiencia y servicio.



07

LATAM Pass y mejora de la experiencia de pasajeros

Durante 2025, el grupo LATAM profundizó la evolución de su propuesta para clientes frecuentes, a través de una renovación integral de LATAM Pass y de mejoras concretas en la experiencia a bordo y en tierra, reforzando, de esta manera, la fidelización, la personalización del servicio y la integración del viaje en su conjunto.

08

Evolución del programa LATAM Pass

En el período se lanzó el rediseño del programa LATAM Pass, con cambios orientados a simplificar su uso, aumentar la claridad de los beneficios y entregar mayor valor directo a los socios. Entre las principales novedades destacan: el lanzamiento de los Bonus LATAM Pass, primeros beneficios 100% elegibles por los socios; la eliminación de la categoría Gold Plus; y la incorporación de nuevos beneficios estructurales, tales como: una segunda maleta incluida desde la categoría Platinum, un 50% de descuento en la selección de asiento LATAM+ en vuelos nacionales para pasajes comprados desde la tarifa Light, y la no expiración de millas para los socios Elite.

Asimismo, se simplificaron las reglas, eliminando los segmentos calificables y el mínimo de vuelos requeridos en vuelos del grupo, facilitando el acceso y permanencia en las categorías Elite.

09

Acuerdos comerciales y ampliación del ecosistema LATAM Pass

En Brasil, se anunció una alianza con Revo, empresa de movilidad aérea urbana, que permite a clientes Black Signature y Black acumular millas en traslados aéreos entre el centro financiero Faria Lima y el Aeropuerto de Guarulhos. Esto integra de forma fluida la ciudad con el viaje aéreo.

Asimismo, se consolidaron alianzas financieras y comerciales relevantes, que incluyen la extensión por cinco años del acuerdo con Banco Santander, el lanzamiento de Banco Guayaquil en Ecuador, una nueva alianza financiera con Nubank en Brasil, y acuerdos comerciales con actores como Aramco, Cabify Colombia y Hilton.

Durante el período, también se lanzaron nuevas funcionalidades del programa, como la App LATAM Pass, y la posibilidad de pagar maletas y upgrades utilizando millas, ampliando las opciones de uso y flexibilidad para los socios.

Puntualidad

GRI 3-3

Durante 2025, la puntualidad del grupo LATAM alcanzó un 84% en el indicador DEP15, que mide los vuelos con salida hasta 15 minutos después del horario programado. Este resultado se mantuvo en línea con el desempeño de 2024, pese a un contexto operacional más exigente.

Durante el período, la operación enfrentó factores de mayor complejidad, entre ellos: obras prolongadas en los aeropuertos de Guarulhos (GRU) y Congonhas (CGH), altos niveles de aplicación de programas de control de flujo (Ground Delay Program) en Bogotá (BOG), la puesta en marcha del nuevo terminal en Lima (LIM), y un aumento superior al 5% en el número total de vuelos operados.

De cara a 2026, se anticipa un escenario aún más desafiante, con la continuidad de restricciones operativas en Bogotá (BOG), Guarulhos (GRU) y Congonhas (CGH), el inicio de obras en los aeropuertos de Santiago (SCL) y Bogotá (BOG), y un crecimiento proyectado de la operación de pasajeros del grupo LATAM de entre 8% a 10%. Frente a este contexto, el grupo LATAM mantiene su compromiso con altos estándares de puntualidad, trabajando de manera coordinada con autoridades aeroportuarias y proveedores, en la mejora continua de procesos y en los ajustes operacionales necesarios para asegurar un servicio confiable y consistente a sus pasajeros.

Satisfacción del cliente

GRI 3-3

Durante 2025, el grupo LATAM mantuvo la metodología de medición del Net Promoter Score (NPS) respecto de 2024, asegurando la comparabilidad de los resultados y la consistencia en el seguimiento de la satisfacción de los pasajeros.

El grupo monitorea de manera continua las percepciones de sus clientes a través de encuestas aplicadas en distintos puntos de contacto a lo largo del viaje, lo que permite identificar oportunidades de mejora y tomar decisiones basadas en evidencia a lo largo del "viaje del cliente". El NPS constituye uno de los principales indicadores de desempeño, al medir la disposición de los pasajeros a recomendar los servicios del grupo en una escala de -100 a +100.

En paralelo, se fortalecieron los mecanismos de escucha de la voz del cliente, incorporando nuevas fuentes que complementan la medición tradicional. Entre ellas, destacan la revisión ampliada de los canales de Customer Care, la implementación de un programa de observación de viajes desarrollado por colaboradores para identificar brechas de servicio, y la realización de estudios de mercado orientados a validar el desarrollo y lanzamiento de productos alineados con las preferencias de los pasajeros.

Como resultado de las mejoras implementadas en la experiencia de viaje, la meta de satisfacción de clientes se superó en tres puntos durante 2025, alcanzando un NPS de 54 puntos, tres puntos por sobre el resultado de 2024 y el nivel más alto registrado en la historia del grupo. Asimismo, la satisfacción de los clientes Premium alcanzó su máximo histórico, con un NPS de 58 puntos.

Vuelos Perfectos

x16 VS 2019

Al comparar el desempeño del año completo, se observa un avance aún más significativo: el indicador de "vuelos perfectos" se multiplicó por 16 veces en 2025 respecto de 2019. **Este indicador considera aquellos vuelos que salen puntuales y alcanzan un promedio de NPS 10, junto con niveles de satisfacción de 10 en los momentos clave de la experiencia:** check-in, boarding, inflight y deplaning.

Este incremento importante respecto de 2019, evidencia una mayor coherencia entre la promesa de servicio y la experiencia efectivamente vivenciada por los pasajeros.

54 PUNTOS

NPS Pasajeros *+3 vs 2024*

58 PUNTOS

NPS Pasajeros Premium *+2 vs 2024*

Atención al cliente y gestión de reclamos

GRI 2-25

Durante 2025, el grupo LATAM consolidó la madurez de su modelo de atención al cliente, avanzando desde una gestión reactiva de reclamos hacia un enfoque preventivo y transversal, donde todas las áreas trabajan de manera consistente para anticipar fricciones, fortalecer la confianza y entregar una experiencia alineada con la promesa de servicio del grupo.

En este sentido, el área de Customer Care del grupo LATAM reforzó su foco en la innovación y digitalización de la atención, con el objetivo de fortalecer la resolución en el primer contacto, reducir la generación de reclamos y mejorar la calidad, consistencia y oportunidad de la comunicación con los clientes.

En este contexto, se continuó impulsando un enfoque orientado a disminuir de manera sostenida la tasa de reclamos por pasajero transportado, a través de la identificación y abordaje de las causas raíz de la insatisfacción. El uso de herramientas de inteligencia artificial permitió mejorar la clasificación y el análisis de reclamos, habilitando el trabajo de mesas interdisciplinarias sobre los principales focos de fricción. Como resultado, durante el año se implementaron más de 100 iniciativas de alto impacto y se logró una reducción del 17% en la tasa de reclamos operacionales respecto de 2024.

Asimismo, se consolidó un modelo de atención enfocado en la resolución en el primer contacto, con lo cual se ha reducido la necesidad de escalar solicitudes a reclamos formales. La adopción de la plataforma Agente A360, como herramienta única de gestión, aumentó del 42% al 57%, lo que se tradujo en mayor consistencia en la atención, mayor eficiencia operativa y una disminución del 28% en la creación de reclamos en este canal. Este modelo fue complementado con la implementación del copiloto Sofía, que apoya a los agentes mediante analíticas de desempeño, feedback empático y capacitación personalizada.

Finalmente, durante 2025 se fortaleció y profundizó la estrategia de comunicación proactiva en contingencias de alto impacto, entregando información clara, oportuna y personalizada. Esta gestión permitió implementar comunicaciones con explicaciones detalladas, alternativas de viaje y opciones de cambio o devolución sin costo, apoyadas en herramientas digitales de autogestión, contribuyendo a una mejor experiencia del cliente y a una gestión más eficiente de situaciones complejas.

Este conjunto de iniciativas se complementó con avances en la digitalización de las comunicaciones con clientes, lo cual ha mejorado, por una parte, la trazabilidad, comprensión y acceso a soluciones, y, por otra parte, ha contribuido a reducir la incertidumbre y prevenir reclamos asociados a brechas de información.

Resultados y reconocimiento externo

CHILE

*Al cierre del año 2025, LATAM fue reconocida como la **aerolínea con la menor tasa de reclamos en Chile,** según registros del SERNAC, alcanzando una tasa de reclamos por pasajero más de tres veces menor que el siguiente competidor.*

PERÚ

*De acuerdo con INDECOPI, LATAM Airlines Perú también fue reconocida como *la aerolínea menos reclamada por los pasajeros*.*

COLOMBIA

*En Colombia, se registró **una disminución de 22% en la cantidad de reclamos** recibidos a través de la plataforma SIC Facilita entre 2024 y 2025.*

BRASIL

*En Brasil, considerando la información disponible en la plataforma Consumidor.gov —principal canal de defensa del consumidor del país—, LATAM se posicionó como la **aerolínea con menos reclamos por pasajeros al cierre del 2025,** tanto en reclamos asociados a la operación aérea y programa de fidelización.*

*Adicionalmente, durante 2025 LATAM obtuvo **por segundo año consecutivo el premio Reclame Aquí como la mejor aerolínea en Brasil,** una de las plataformas de reclamos más relevantes de la región. Asimismo, fue reconocida por el portal Consumidor Moderno como la aerolínea que más respeta al consumidor —distinción que no se obtenía desde 2021— y recibió el Premio Consumidor Moderno de Excelencia en Servicios al Cliente, por la gestión de atención a clientes de categorías Elite LATAM Pass.*

Focos 2026

De cara a 2026, el grupo LATAM continuará elevando la experiencia de viaje, con foco en hospitalidad, innovación y conectividad. Entre los principales hitos previstos, se consideran la incorporación del primer avión de fuselaje ancho con conectividad Wi-Fi a bordo, el inicio de la operación de los primeros Embraer E2 en Brasil, y la continuidad en la implementación de la nueva cabina Business Class en aeronaves Boeing 787; todo esto junto con avances en la renovación de cabinas de la flota A319.

Estos focos permitirán seguir consolidando una experiencia de viaje más consistente, conectada y alineada con la promesa de marca del grupo, fortaleciendo la satisfacción y preferencia de los pasajeros, en un contexto de crecimiento y mayor exigencia operacional.

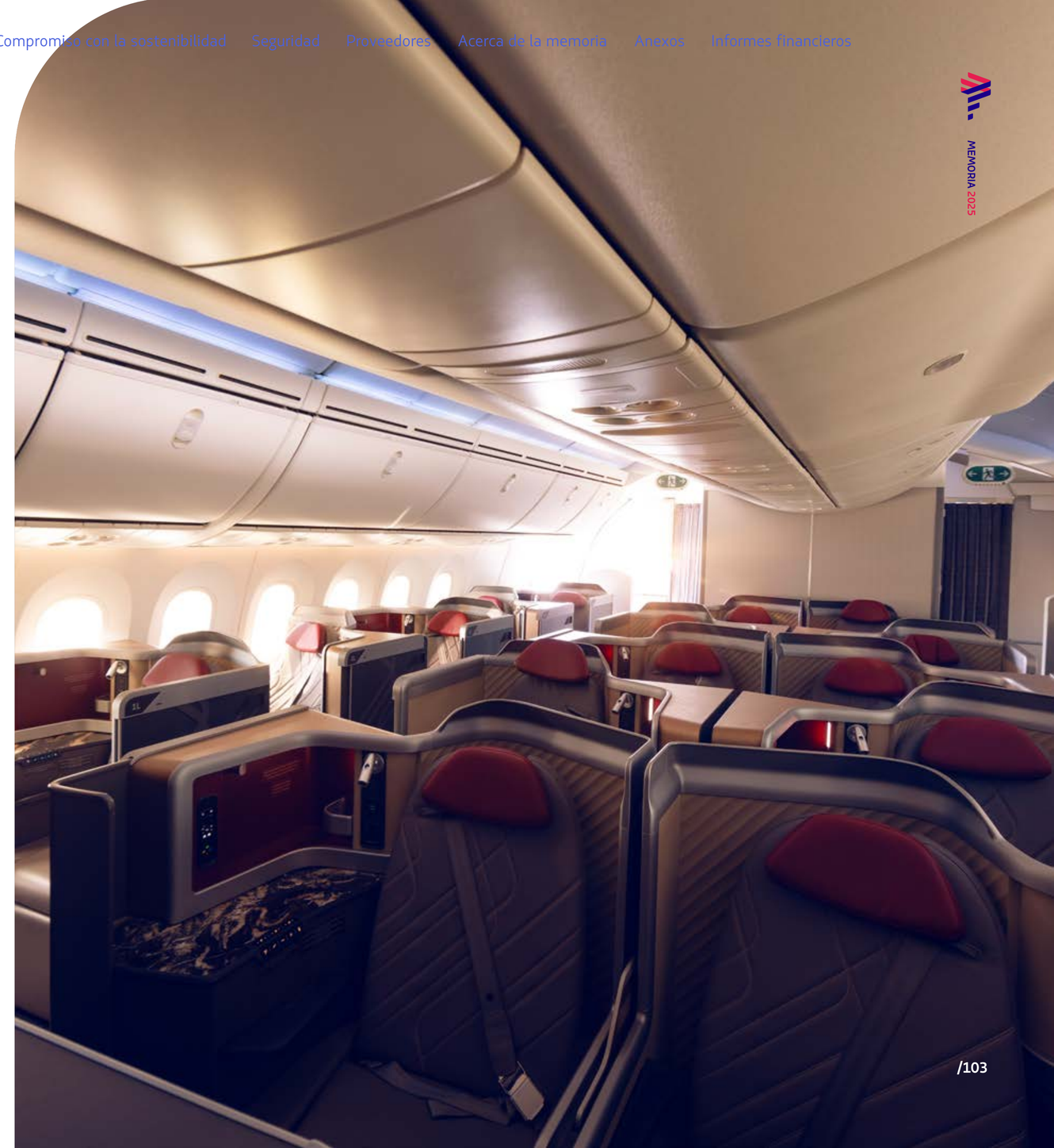
Canales de distribución

NCG 519: 6.2.II NEGOCIOS

El grupo LATAM comprende que, en un mundo donde el flujo de información avanza a una velocidad sin precedentes, adaptarse no es solo una necesidad, sino también una oportunidad para transformar la manera en que se relaciona con sus clientes. Por ello, su estructura de distribución incluye canales directos e indirectos, ambos enfocados en mejorar las plataformas para facilitar ventas y servicios. De hecho, el grupo LATAM avanza significativamente en la transformación digital de estos canales.

En cuanto a los canales de distribución directos, que incluyen oficinas de venta, centros de contacto y comercio electrónico (sitio web y aplicaciones móviles), en 2025, el 62% de los pasajeros compraron sus boletos a través de uno de los canales directos de LATAM.

Por otro lado, están los canales de distribución indirectos, que abarcan agencias de viajes, agencias generales de ventas y plataformas en línea. De hecho, en 2025, el 38% de los pasajeros compraron sus boletos a través de uno de los canales indirectos de LATAM.



OPERACIÓN DE CARGA

Las filiales de carga ejecutaron la mayor expansión de su red entre Europa y Sudamérica, convirtiéndose en líderes de la región en este tramo.

Carga: conectividad, especialización y creación de valor en la región

El grupo LATAM conecta los principales polos productivos de Sudamérica con Norteamérica, Europa, Oceanía y África, cumpliendo un rol estratégico para el comercio exterior regional y para cadenas logísticas críticas como perecibles, farmacéuticos, e-commerce y apoyo humanitario.

Durante 2025, sus filiales operaron en cinco mercados domésticos —Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú— alcanzando una red de 178 destinos en 32 países. La operación se respaldó en 20 aeronaves cargueras dedicadas y en la capacidad belly de más de 350 aviones de pasajeros, lo que permitió mantener una red sólida, flexible y resiliente frente a alta demanda estacional y disrupciones logísticas.

En 2025, los ingresos de carga crecieron un 3,4% en comparación con 2024, lo que refleja una combinación de expansión de red, especialización por verticales y mejoras operacionales. Este desempeño fue respaldado por los clientes, con un NPS global promedio de 56 puntos, cinco puntos por sobre 2024, y por la industria, que reconoció a LATAM Cargo Group y sus filiales con el premio global Cargo Airline of the Year entregado por el prestigioso medio especializado Air Cargo News. Con ello, se convirtió en la primera aerolínea de carga sudamericana en obtener este reconocimiento internacional en los últimos 20 años.

Expansión de red internacional

Durante 2025, las filiales de carga ejecutaron la mayor expansión de su red entre Europa y Sudamérica, convirtiéndose en líderes de la región en este tramo. En concreto, pasaron de ofrecer 12 a 15 frecuencias cargueras semanales, incrementando un 25% su capacidad en aviones de carga.

En este contexto, destaca la operación entre Brasil y Bélgica (con escala en Cabo Verde), que impulsó las exportaciones brasileñas hacia Europa y facilitó el ingreso de carga industrial y farmacéutica a la región, ampliando las alternativas logísticas disponibles para los clientes.

En paralelo, se reforzó la conectividad terrestre e interlineal y se profundizó la integración con socios estratégicos. En particular, el primer año del Joint Venture con Delta Cargo, cerró con un incremento de 92% en las toneladas transportadas en conjunto, mejorando de forma sustantiva la conectividad entre Norteamérica y Sudamérica, y fortaleciendo una propuesta de valor basada en mayor alcance, confiabilidad y eficiencia para los clientes de ambas compañías.

Oportunidades hacia el futuro

En 2024, las filiales de carga del grupo LATAM iniciaron una transformación digital basada en un rediseño profundo de procesos y en el uso de tecnología con un propósito claro: expandir su capacidad operativa y mejorar la experiencia de los clientes. Durante 2025, la transformación se inició con los primeros desarrollos enfocados en automatización, mejoras en la calidad de la información operacional y una gestión más eficiente de los activos, lo que permitió un salto estructural en productividad y generación de valor, aumentando la capacidad operativa y fortaleciendo la confiabilidad, flexibilidad y niveles de servicio.

De cara a 2026, el grupo LATAM enfrenta así un escenario de crecimiento habilitado por dos grandes palancas estratégicas: un aumento relevante de la oferta y la transformación tecnológica en curso, que continuará expandiendo la capacidad operativa, impulsando operaciones más ágiles, simples y predecibles, y mejorando la experiencia de los clientes, generando oportunidades concretas hacia el futuro.

Gestión de seguridad en la carga

La propuesta de valor del negocio de carga del grupo LATAM se sustenta en altos estándares de seguridad a lo largo de toda la cadena logística, que permiten a los clientes operar con confianza en mercados regulados y en cargas de alta sensibilidad. La compañía trabaja de manera permanente con autoridades y actores del ecosistema logístico, para asegurar el cumplimiento de los requisitos aplicables.

Estos estándares resultan especialmente relevantes para clientes que operan en mercados altamente regulados o con cargas sensibles, reforzando la confianza, trazabilidad y continuidad del servicio.

Especialización en perecibles, flores y exportaciones estratégicas

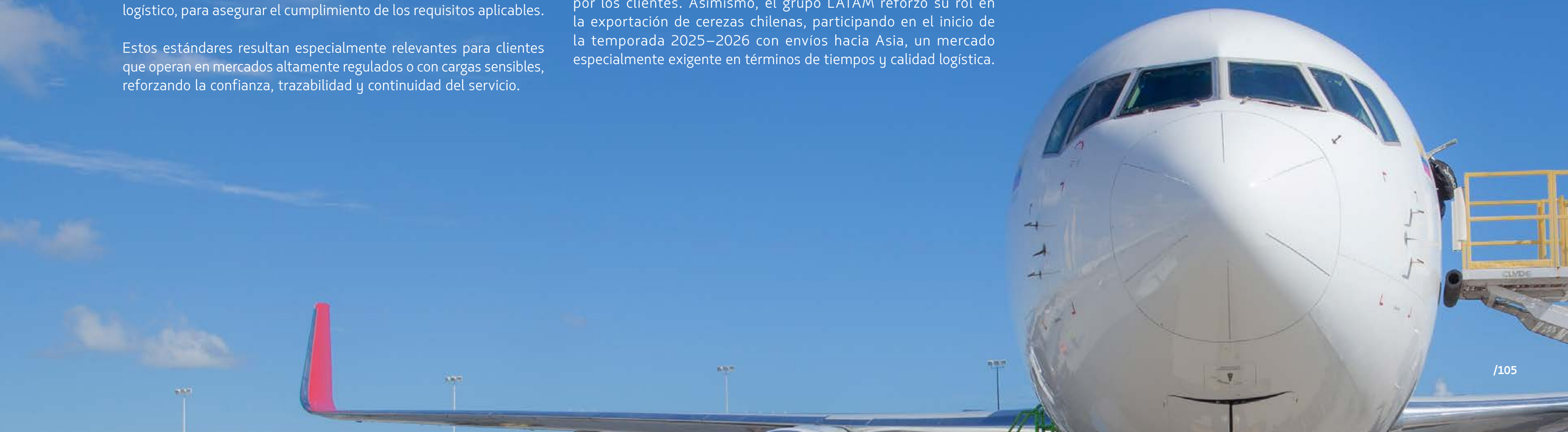
Las filiales de carga mantuvieron su liderazgo en el transporte de perecibles desde Sudamérica, consolidándose como actores clave para la exportación de productos altamente sensibles a tiempos y condiciones logísticas, como pescado, flores y frutas frescas. Este posicionamiento se sustenta en una operación especializada, con altos estándares de planificación, flexibilidad operativa y resguardo de la cadena de frío a lo largo de toda la red.

Durante las temporadas de mayor demanda, como San Valentín y el Día de la Madre, la operación demostró su capacidad de respuesta, con más de 430 vuelos operados en períodos acotados, asegurando la continuidad del servicio y la confiabilidad requerida por los clientes. Asimismo, el grupo LATAM reforzó su rol en la exportación de cerezas chilenas, participando en el inicio de la temporada 2025–2026 con envíos hacia Asia, un mercado especialmente exigente en términos de tiempos y calidad logística.

Carga farmacéutica y cadena de frío

El negocio de carga farmacéutica continuó su expansión durante 2025, con un crecimiento de 58% en ingresos y 43% en volúmenes transportados. La red Pharma alcanzó 221 rutas activas, frente a 84 en 2019, respaldada por estándares estrictos de manejo de cadena de frío, monitoreo en tiempo real y gestión preventiva de riesgos. Esta capacidad permitió conectar laboratorios y compañías de salud con pacientes en geografías complejas de Sudamérica, asegurando la integridad de los productos y el cumplimiento regulatorio.

La industria reconoció el alto estándar del servicio al premiar a LATAM Cargo Group con el Air Cargo Industry Pharmaceutical Awards, entregado en el World Air Cargo Awards.



Sostenibilidad en la operación de carga

La estrategia de sostenibilidad del negocio de carga del grupo LATAM se articula en torno a los mismos pilares de la estrategia de sostenibilidad del grupo, con foco principal en la gestión del cambio climático, la economía circular y la generación de valor compartido. En carga, se avanzó en soluciones climáticas desarrolladas junto a clientes, combinando el uso de atributos ambientales de SAF, mediante esquemas Book & Claim, y programas de compensación como “1+1: Offset to Conserve”.

En 2025 las filiales de carga compensaron un total de 40.602 toneladas de CO_2 en colaboración con sus clientes.

En 2025, las filiales de carga del grupo LATAM fortalecieron su colaboración estratégica con clientes al implementar dos iniciativas conjuntas en materia de acción climática:

Junto a Logiztik Alliance Group, y a través de una solución combinada de SAF y compensación, se abordaron el equivalente al 15% (574,8 tCO_2) de las emisiones asociadas a los vuelos de sus exportaciones desde Colombia en el año anterior.

En conjunto con Quick Cargo, se estima una reducción aproximada del 7% (46 tCO_2) de las emisiones asociadas a los vuelos de la carga con origen en Frankfurt, Alemania, y destino en São Paulo (Guarulhos), Brasil, mediante el uso de SAF, durante el período del Winter Schedule 2025–2026 (octubre de 2025 a marzo de 2026).

Para más información ver Capítulo de Sostenibilidad.

LATAM Cargo Group: *Aerolínea de Carga del Año 2025*

Durante 2025, LATAM Cargo Group fue distinguida como “Aerolínea de Carga del Año” por la publicación internacional Air Cargo News, convirtiéndose en la única aerolínea sudamericana reconocida en esta categoría y el primer grupo de aerolíneas de sudamérica en recibirlo. El premio destaca su desempeño operacional, innovación, servicio al cliente y aporte al desarrollo de la industria de carga aérea.

El reconocimiento se sustentó en el crecimiento de su capacidad de carga a nivel global y la expansión de su red internacional, que incluyó la incorporación de nuevos destinos cargueros y una mayor conectividad entre Sudamérica, Norteamérica y Europa. Estos avances fueron posibles gracias a una operación flexible que combina eficientemente aviones cargueros y de pasajeros. A ello se sumaron inversiones relevantes en digitalización, infraestructura y certificaciones internacionales, que permitieron elevar los estándares operativos y mejorar de forma consistente la experiencia y satisfacción de los clientes, consolidando así el liderazgo del negocio de carga del grupo LATAM en la región.



TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

La tecnología constituye hoy en día un habilitador estratégico para el grupo LATAM, al permitir mejorar la experiencia de clientes y colaboradores, fortalecer la eficiencia operacional, aumentar la resiliencia frente a contingencias y avanzar en una gestión más sostenible del negocio. Durante 2025, el grupo profundizó la incorporación de soluciones digitales, analítica avanzada e inteligencia artificial en distintos ámbitos de la operación, de tal manera de integrar innovación de producto, procesos y servicios bajo una visión transversal del viaje del cliente y de la operación aérea.

Este despliegue tecnológico tuvo como foco principal fortalecer la confianza de los pasajeros y la coherencia entre la promesa de servicio y la experiencia efectiva, facilitando una relación más cercana, consistente y predecible a lo largo de todo el viaje, permitiendo resolver incidencias de manera más empática y eficiente, y concentrar el esfuerzo humano en aquellos momentos de mayor valor para el cliente.

Estas iniciativas se desarrollan en el marco del ecosistema de innovación del grupo LATAM, incluyendo LATAM Labs y soluciones digitales propias como Amelia, orientadas a acelerar la adopción tecnológica y la experimentación aplicada al negocio.



Innovación en flota y producto a bordo

En 2025 se avanzó en la innovación del Servicio a Bordo, incorporando tecnología y analítica de datos para personalizar la experiencia y optimizar el uso de recursos. Entre los principales avances destacan la implementación de Pre-Select —servicio que permite a los pasajeros elegir y reservar su plato principal antes de subir al avión para Premium Business—, la renovación del catering doméstico, el rediseño de la experiencia Business Class, la reducción del desperdicio de alimentos mediante modelos de optimización, y la expansión del uso de realidad virtual para el entrenamiento de tripulaciones. Asimismo, se fortaleció el reconocimiento personalizado de pasajeros premium a través de la plataforma Nimbus, plataforma digital que utiliza la tripulación para gestionar toda la información del vuelo, pasajeros y materiales.

Digitalización de la gestión de contingencia

Durante 2025, el grupo LATAM aceleró la digitalización de la atención a clientes en escenarios de contingencia, incorporando soluciones que permiten resolver situaciones en tiempo real y reducir fricciones operacionales. Entre los principales avances destacan la generación de compensaciones inmediatas mediante abonos en LATAM Wallet, la entrega de servicios básicos sin filas a través del boarding pass y la habilitación de hoteles y transporte mediante soluciones de autoservicio.

Estas capacidades, desplegadas en todo Brasil y en proceso de expansión hacia los principales hubs de Sudamérica, permiten una atención más oportuna, autónoma y transparente, mejorando la experiencia de los clientes en contextos de alta sensibilidad operacional.

Innovación y analítica avanzada en Customer Care

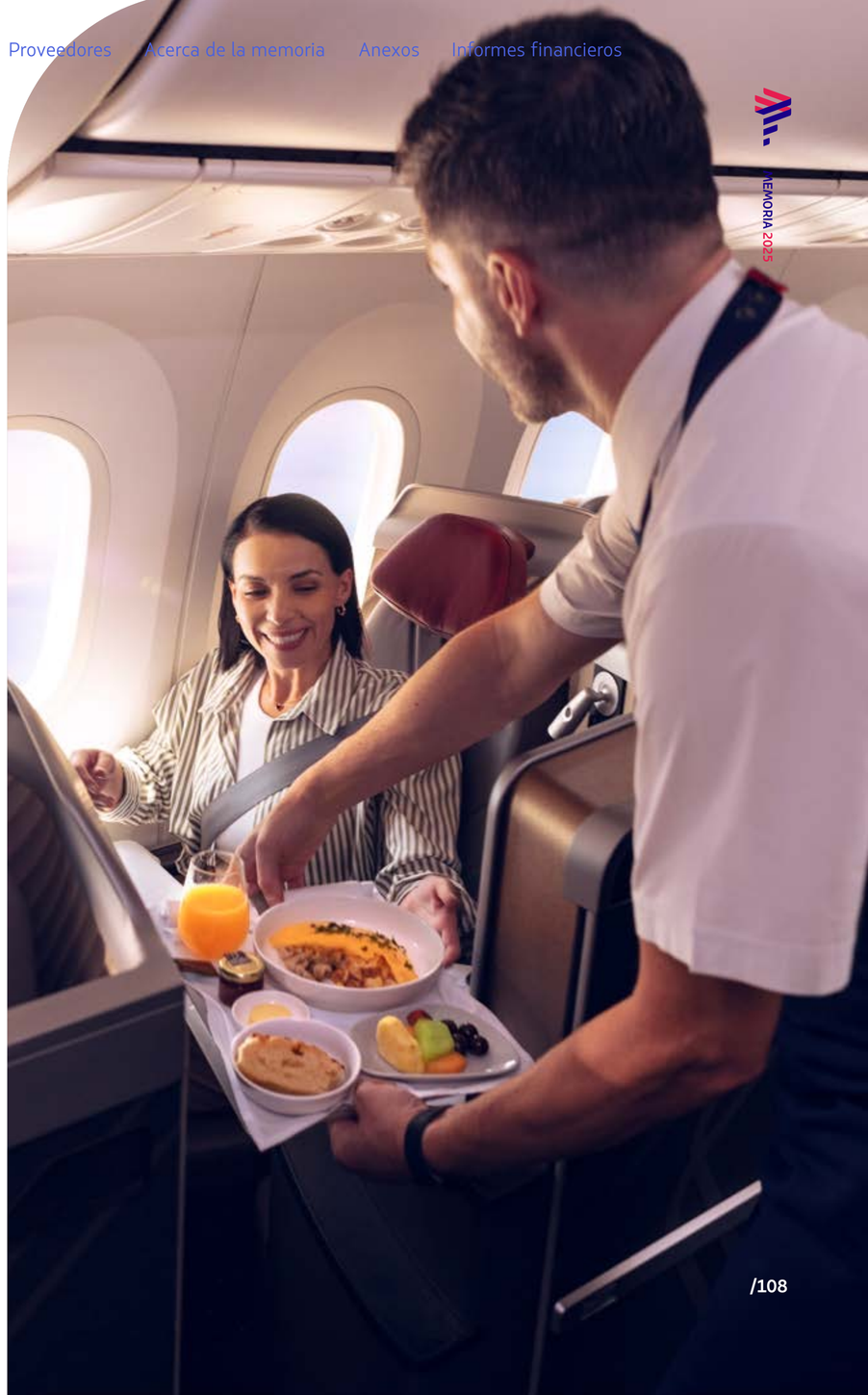
Entre las principales innovaciones en 2025 destacan la incorporación de un agente digital con inteligencia artificial para la planificación de viajes, nuevas opciones de pago —incluyendo PIX en Brasil—, mejoras en la visualización de productos Travel, el rediseño de la sección “Mis Viajes” y la expansión de comunicaciones proactivas mediante notificaciones push.

En el canal web se implementaron mejoras orientadas a simplificar procesos y ampliar opciones para los clientes, incluyendo optimizaciones en flujos de canje con millas, rediseños en procesos de upgrade y avances en multi adquirencia en mercados clave.

App LATAM

Durante 2025, la app LATAM consolidó su rol como principal canal digital del grupo, registró un crecimiento interanual del 22% en Usuarios Activos Mensuales (MAU) y alcanzó el 26% de la venta digital de tickets, lo que representa un incremento de 10 puntos porcentuales respecto de 2024. Asimismo, se observó un aumento de 8 puntos porcentuales en el uso de la app durante la experiencia de vuelo y una mejora de 5 puntos porcentuales en el indicador de satisfacción post-vuelo (CSAT).

La app se consolidó además como el primer punto de venta de productos Travel, fortaleciendo su rol como plataforma transversal del viaje. Entre las principales innovaciones implementadas durante el período, destacan la incorporación de Concierge, un agente digital con inteligencia artificial para inspiración y planificación de viajes; la ampliación de opciones de pago, incluyendo PIX en Brasil; mejoras en up-selling y visualización de upgrades y productos Travel; el rediseño de la sección “Mis Viajes”; la funcionalidad Boarding Pass Always On; y la expansión de comunicaciones proactivas mediante notificaciones push, incluso para pasajeros sin sesión activa.



Web LATAM

En el canal web, durante 2025 se implementaron mejoras orientadas a simplificar procesos, ampliar alternativas para los clientes y fortalecer la conversión. Entre los principales avances se incluyen: la optimización del flujo award, incorporando funcionalidades como Promocode Award; la compra de maletas con millas y flujo nativo de canje en Argentina; el rediseño del proceso de upgrade, incluyendo opciones de compra con millas; y avances en multi adquirencia, mediante la integración de XPSP en Argentina, Estados Unidos y Brasil.

En conjunto, estas iniciativas fortalecen una experiencia digital más fluida, autónoma y consistente entre canales, permitiendo a los clientes gestionar su viaje con mayor control, visibilidad y flexibilidad, y consolidando la app y el sitio web como pilares centrales de la estrategia de experiencia de clientes del grupo LATAM.

Inteligencia artificial para la planificación de viajes

En 2025, LATAM lanzó en fase beta su agente virtual de inteligencia artificial para la planificación de viajes, pionero en la industria aérea de Latinoamérica. Disponible a través de la app en Chile, Colombia, Perú y Ecuador, esta herramienta permite explorar destinos, organizar actividades y cotizar vuelos, incluyendo opciones con millas.

En su primer mes de operación, fue utilizada por más de 52.000 personas, consolidándose como un nuevo componente de la estrategia de digitalización y personalización de la experiencia de viaje.

Tecnología, experiencia y confianza

En conjunto, estas iniciativas consolidan una experiencia de viaje más simple, autónoma y confiable, donde la tecnología actúa como un habilitador transversal del servicio. La integración de datos, analítica e inteligencia artificial permite anticipar necesidades, resolver incidencias de manera oportuna y fortalecer la confianza de los clientes a lo largo de todo el viaje, y así alinear la innovación tecnológica con la promesa de servicio y los estándares de calidad del grupo LATAM.



CIBERSEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE DATOS

GRI 3-3, 418: PRIVACIDAD DEL CLIENTE

Enfoque estratégico y contexto 2025

Durante 2025, la ciberseguridad y la protección de datos se consolidaron como habilitadores críticos de la continuidad operacional, la resiliencia del negocio y la confianza de los clientes, acompañando la aceleración tecnológica bajo estándares robustos de control y gestión de riesgos.

El fortalecimiento de estas capacidades permitió al grupo LATAM escalar soluciones digitales con impacto en la confiabilidad operacional, la eficiencia y la experiencia de clientes, asegurando que la innovación se desarrolle de manera segura, controlada y alineada con los objetivos estratégicos del negocio.

De cara a 2026, el grupo LATAM continuará avanzando en su transformación digital de manera segura, fortaleciendo la gestión cuantificada de riesgos cibernéticos, la evolución del Third-Party Risk Management y la preparación frente a nuevos escenarios de riesgo.

Con ello, el grupo busca consolidar una operación cada vez más resiliente y confiable, manteniendo la confianza de clientes y grupos de interés, y posicionándose como un referente regional en la gestión segura de la transformación digital.

Gobernanza de la seguridad de la información

La protección de la información y la ciberseguridad constituyen una prioridad estratégica para el grupo LATAM. Para ello, el grupo cuenta con una estructura formal de gobernanza, con personal especializado y roles claramente definidos, que permite gestionar de manera integral los riesgos asociados a la seguridad de la información, ciberseguridad y la privacidad de datos.

Durante 2025, se creó la Oficina de Estrategia y Gobierno de Ciberseguridad (OEGC), responsable de liderar el gobierno estratégico de la ciberseguridad y de coordinar, de forma centralizada, la definición y ejecución de la estrategia corporativa en esta materia, asegurando su alineación con los objetivos del negocio.

El Chief Information Security Officer (CISO) es responsable del diseño, implementación y supervisión del sistema de identificación, monitoreo, control y mitigación de riesgos de ciberseguridad y protección de datos. Esta función reporta a la Vicepresidencia de Digital & Data y, a su vez, al CEO de la compañía.

Asimismo, el grupo LATAM cuenta con un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI), a través del cual se supervisa el cumplimiento de la estrategia de prevención de vulnerabilidades, la implementación de controles y la gestión de riesgos. Este sistema se encuentra certificado bajo la norma ISO/IEC 27001:2022 y es auditado conforme a los ciclos de certificación establecidos.

La supervisión del programa de seguridad de la información es ejercida por el Directorio y el Comité Ejecutivo, mientras que el Comité de Auditoría mediante la Dirección de Auditoría y Control Interno realizan una supervisión independiente de los riesgos asociados a ciberseguridad y protección de datos.

Gobierno de datos y protección de la información

En línea con su compromiso con la protección de datos personales y el uso responsable de la información, durante 2025 el grupo LATAM fortaleció su modelo de gobierno de datos, integrándolo de manera más estrecha con la gestión de ciberseguridad.

Durante el período, se amplió el alcance de la solución de Data Loss Prevention (DLP), permitiendo monitorear la totalidad de los nuevos proyectos productivos. Como resultado, el indicador Mitigated Risk, que mide el porcentaje de datos confidenciales protegidos mediante mecanismos de clasificación y control, alcanzó un 83%.

Adicionalmente, se automatizaron procesos asociados al ejercicio de derechos de los titulares de datos en Brasil (Derechos ARCO), logrando una reducción cercana al 50% en los tiempos de respuesta del equipo legal hacia los clientes, iniciativa que continuará evolucionando hacia otras jurisdicciones.

Como parte del fortalecimiento del uso responsable de inteligencia artificial, se desarrolló la herramienta *AI Risk Classifier,* que permite evaluar el nivel de riesgo de las iniciativas que incorporan inteligencia artificial y *machine learning,* manteniendo un inventario centralizado, visibilidad de riesgos y definición de medidas de mitigación.

Asimismo, se reforzó la protección de información personal identificable (PII), el monitoreo de flujos críticos de pago, conforme a PCI DSS v4.0, y la clasificación y etiquetado de información sensible en plataformas colaborativas, fortaleciendo los controles frente a exposiciones no autorizadas.



Snapshot

NCG 519: 6.2.IV NEGOCIOS

	2022	2023	2024	2025
Operación de pasajeros				
Clientes (millones de inscritos en LATAM Pass)	42	45	49	54
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	46	48	51	54
Puntualidad				
OTP DEP0[1]	66% (meta 68%)	62% (meta 67%)	59% (meta 63%)	60% (meta 61%)
OTP DEP15[2]	88%	86%	84%	84%
OTP ARR14[3]	86% (meta 87%)	84% (meta 86%)	83% (meta 85%)	83% (meta 84%)
Internacional	83%	82%	80%	81%
Doméstico	87%	84%	83%	83%
Tecnología				
Auto Check-in	84%	88%	89%	90%
Operación de carga				
Clientes	N/D	N/D	52.623	46.251
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	51	58	50	56
Puntualidad				
Internacional				
FAB[4]	N/D	81%	78%	81%
TAP[5]	N/D	60%	60%	70%

Ningún cliente del grupo LATAM representa individualmente más de un 10% de las ventas.

N/D No Disponible.
[1] Porcentaje de vuelos que despegan exactamente a la hora programada, sin ningún retraso.
[2] Porcentaje de vuelos que despegan con un retraso máximo de 15 minutos respecto al horario programado.
[3] Porcentaje de vuelos que aterrizan con un retraso de hasta 14 minutos en comparación con el horario previsto.
[4] Flown as Booked (FAB): Mide si la carga llegó a su destino cumpliendo los tiempos y condiciones del servicio contratado.
[5] Transported as Promised (TAP): Evalúa el cumplimiento de todos los hitos del transporte de la carga, incluyendo el FAB, para una visión más integral del servicio.





EMPLEADOS

07

114 *QUIÉNES SON EL MOTOR DEL GRUPO LATAM*

118 *GESTIÓN DE TALENTO*

125 *DIVERSIDAD E INCLUSIÓN*

QUIÉNES SON EL MOTOR DEL GRUPO LATAM

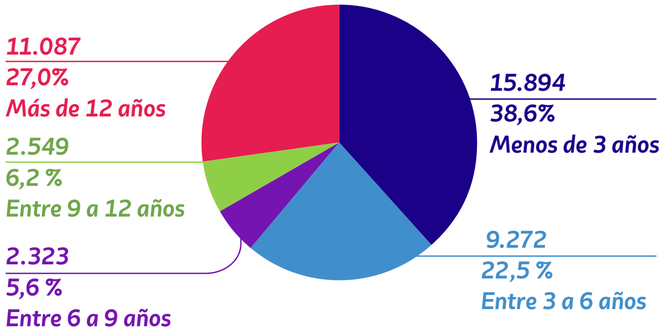
GRI 2-7

Empleados *por país en 2025*[1]

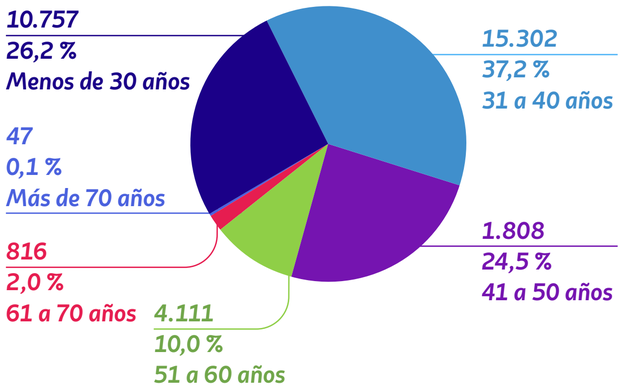
PAÍS	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	%
Brasil	13.956	8.047	22.003	53,5%
Chile	5.531	4.144	9.675	23,5%
Colombia	1.385	1.200	2.585	6,3%
Ecuador	399	245	644	1,6%
Perú	2.074	1.913	3.987	9,7%
Estados Unidos	1.023	327	1.350	3,3%
Otros	436	445	881	2,1%
Grupo latam	24.804	16.321	41.125	100,0%

[1] *La categoría "Otros" considera: Alemania, Argentina, Aruba, Australia, Bélgica, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudáfrica, Uruguay, Venezuela.*

Empleados *por antigüedad en 2025*



Empleados *por rango de edad en 2025*



Categorías funcionales [2]

ALTA GERENCIA
CEOs
Vicepresidentes
Directores

GERENCIA
Gerentes senior
Gerentes
Subgerentes

JEFATURA
Jefes de área
Jefes de departamento

OPERARIO
Operaciones de carga
Mantenimiento
Aeropuerto

CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES
Fuerzas de venta
Operaciones de venta
Customer care

ADMINISTRATIVO
Actividades de soporte y con rol general

OTROS PROFESIONALES
Mando medio en actividades de soporte

OTROS TÉCNICOS
Tripulantes de mando
Tripulantes de cabina

[2] *El grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la normativa chilena (NCG N°519).*

Personas: el motor del grupo LATAM

GRI 3-3

La gestión de personas constituye uno de los pilares estratégicos del grupo LATAM, al ser sus empleados quienes hacen posible la misión de conectar la región con el mundo, a través de una amplia red para el transporte de pasajeros y carga. En un contexto de transformación permanente de la industria y de los mercados laborales donde opera, el grupo impulsa una gestión centrada en las personas para obtener resultados sostenibles y de alto desempeño.

Durante el 2025, el grupo LATAM vivió un año excepcional desde el punto de vista de la gestión de personas, reflejado en una mejora transversal de sus principales indicadores. Este desempeño se tradujo en el mejor resultado histórico en salud organizacional. Asimismo, la experiencia de empleado (eNPS) se mantuvo en zona de excelencia, evidenciando un alto nivel de compromiso y satisfacción de las personas con la organización. Estos avances fueron acompañados por una mejora significativa en los rankings de reputación y atractivo como empleador, consolidando al grupo LATAM como un lugar donde las personas quieren trabajar y desarrollarse.

El fortalecimiento de la cultura se vio apoyado por iniciativas clave de desarrollo, entre las que destacan el Programa de Liderazgo y el Programa Conectar, orientados a reforzar capacidades, coherencia cultural y estilos de liderazgo alineados con los desafíos actuales del negocio. Estos avances se desarrollaron en un contexto de sólidos resultados económicos del grupo, los cuales también influyeron positivamente en el clima interno y en la percepción de estabilidad y proyección del grupo.

En línea con su estrategia de transformación, el grupo LATAM continuó avanzando en la digitalización de procesos y capacidades, incorporando soluciones tecnológicas orientadas a mejorar la eficiencia, la seguridad y la productividad personal. Entre estos avances se incluyen nuevas modalidades de formación con realidad virtual para entrenamientos críticos, que permiten fortalecer el aprendizaje y la preparación de los equipos en entornos cada vez más complejos.

Las áreas de Personas actúan como socios de los negocios, con el objetivo de alinear el talento humano con los objetivos estratégicos del grupo. Esto implica atraer y retener a los mejores colaboradores, promover su desarrollo a través de programas de formación y liderazgo, y fomentar un entorno laboral motivador que impulse el compromiso y la productividad, resguardando, al mismo tiempo, una base de costos laborales que asegure la competitividad del grupo.

La función de de las áreas de Personas, son responsables de coordinar la alineación estratégica y operativa de las políticas, iniciativas y prácticas relacionadas con los empleados en los respectivos países donde el grupo tiene presencia. Este modelo se apoya en una disciplina de revisión y coordinación permanente, materializada en instancias semanales de trabajo que reúnen al liderazgo global y local del área, asegurando coherencia, colaboración y una toma de decisiones oportuna en materia de personas.

De cara al 2026, el foco estará puesto en profundizar la transformación digital y continuar evolucionando la forma de trabajar, integrando la tecnología siempre al servicio del negocio y de las personas, con el objetivo de simplificar procesos, mejorar la productividad y sostener los niveles alcanzados en experiencia de empleado y salud organizacional.



Más Justos, Empáticos, Transparentes y Simples (JETS)

El 2025 marcó la consolidación del cambio cultural impulsado en los últimos periodos, basado en los principios JETS —Justos, Empáticos, Transparentes y Simples—. Durante el 2025, estos valores se tradujeron de manera más tangible en la experiencia cotidiana de los colaboradores, fortaleciendo el orgullo interno y el sentido de pertenencia. En este contexto, la empatía se posiciona como un eje central del relacionamiento laboral, entendida no como la entrega de beneficios por sí mismos, sino como la capacidad de comprender las necesidades reales de las personas y diseñar soluciones pertinentes y oportunas.



Fortaleciendo el vínculo

GRI 3-3

Diálogo continuo

El grupo LATAM promueve un diálogo permanente entre líderes y colaboradores como un componente central de su modelo de liderazgo. Estos espacios, impulsados por las áreas de Personas y por directivos de distintas áreas, abordan temas como liderazgo, sostenibilidad y desarrollo del talento, y buscan reforzar la alineación estratégica, la cercanía con los equipos y una gestión de personas coherente con los principios culturales de la organización.

Este enfoque se materializa a través de diversas instancias formales de conversación y retroalimentación, que forman parte del modelo de liderazgo del grupo LATAM. Entre ellas se encuentran las reuniones semanales entre líderes y equipos, los encuentros periódicos liderados por vicepresidentes y los espacios de acompañamiento uno a uno, orientados a apoyar el desarrollo profesional individual y fortalecer relaciones de confianza.

Modelo
de Liderazgo

El modelo de liderazgo del grupo LATAM se sustenta en prácticas concretas que reflejan los principios JETS en la gestión cotidiana de los equipos. Estas prácticas promueven relaciones laborales basadas en el trato justo, la empatía, la transparencia en la comunicación y la simplicidad en la toma de decisiones. Los líderes reciben formación continua para desempeñar este rol y su desempeño es evaluado mediante herramientas que permiten monitorear el cumplimiento de prácticas clave, tales como la entrega de feedback oportuno, la realización de reuniones periódicas, el reconocimiento del desempeño y la generación de espacios de diálogo. A su vez, los equipos cuentan con mecanismos para evaluar a sus líderes, fortaleciendo una cultura de retroalimentación continua y el rol del liderazgo como impulsor del desarrollo de las personas y de la cohesión organizacional.

Salud organizacional

Durante el 2025, el grupo LATAM alcanzó el mejor resultado histórico en su Índice de Salud Organizacional, consolidando un avance sostenido en el clima, el compromiso y la motivación de sus colaboradores. En la medición más reciente del Organizational Health Index (OHI) de McKinsey & Company —instrumento que el grupo aplica de manera sistemática desde hace más de una década— se obtuvo un resultado de 83 puntos, superando la meta definida e ingresando por primera vez al primer decil del benchmark global.

Este desempeño refleja una mejora transversal en los principales factores que inciden en la salud organizacional y da cuenta de un año particularmente positivo desde la perspectiva de la gestión de personas. Los resultados estuvieron acompañados por una alta participación voluntaria de los colaboradores en la encuesta, lo que refuerza la representatividad de los resultados y el nivel de involucramiento de los equipos con este proceso.

El OHI evalúa dimensiones clave para el grupo LATAM, tales como liderazgo, alineamiento estratégico, capacidad de ejecución y adaptación al cambio, incluyendo aspectos como sentido de propósito y seguridad psicológica. Los avances observados en estas dimensiones se encuentran estrechamente vinculados a la consolidación del modelo de liderazgo y a la profundización de la cultura JETS, evidenciando que una gestión basada en el trato justo, la empatía, la transparencia y la simplicidad contribuye de manera directa al bienestar y compromiso de las personas.

Evaluación de satisfacción de empleados (eNPS) 2025

El grupo LATAM utiliza el indicador Employee Net Promoter Score (eNPS) como una herramienta permanente para monitorear el nivel de satisfacción y compromiso de sus colaboradores, así como su disposición a recomendar al grupo como un buen lugar para trabajar. Este indicador se levanta de manera continua a través de encuestas bimensuales, aplicadas a una muestra representativa de aproximadamente 5.000 empleados del grupo, utilizando una escala de evaluación de 0 a 10.

El eNPS permite contar con información periódica y oportuna sobre la experiencia de los empleados, su bienestar y la percepción del entorno laboral, facilitando la identificación temprana de tendencias y oportunidades de mejora. Durante el 2025, los resultados se mantuvieron en zona de excelencia, reflejando niveles consistentes de compromiso y una valoración positiva de la experiencia de trabajar en el grupo LATAM.

Para el año 2025, el resultado del eNPS fue de 82 puntos, con una meta asociada de 80 puntos.

Encuesta OHI

83 PUNTOS

AÑO 2025

Mejor resultado histórico del grupo LATAM en el Índice de Salud Organizacional y entrando por primera vez al primer decil del benchmark global.

79 PUNTOS

AÑO 2024

78 PUNTOS

AÑO 2023

77 PUNTOS

AÑO 2022

GESTIÓN DE TALENTO

NCG 519: 5.8.I, 5.8.III, 5.8.IV CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS
GRI 404-1, 403-5

Capacitación

El grupo LATAM cuenta con Políticas de Capacitación que establecen los lineamientos para el desarrollo sistemático de competencias, habilidades y conocimientos de sus colaboradores en las distintas áreas. Estas políticas orientan el diseño, implementación y evaluación de los programas formativos, asegurando su alineación con los requerimientos normativos y regulatorios, y con los estándares internos vigentes en los países donde opera el grupo.

El enfoque de capacitación del grupo LATAM busca fortalecer el desempeño individual y colectivo, contribuir a la seguridad operacional y apoyar la sostenibilidad del negocio, respondiendo de manera oportuna a las necesidades de la organización. En este marco, los programas de formación consideran una planificación estructurada que define responsabilidades claras entre las áreas involucradas, así como criterios de periodicidad que aseguran la vigencia de las competencias y la actualización continua del personal.

Las políticas contemplan, asimismo, la revisión y mejora permanente de los contenidos formativos, con el fin de mantener su pertinencia frente a cambios operacionales, tecnológicos y regulatorios. Para ello, se establecen estándares de infraestructura y recursos que permiten el desarrollo de actividades de capacitación tanto presenciales como virtuales, garantizando condiciones adecuadas de calidad y seguridad.

Adicionalmente, el grupo LATAM define criterios específicos para la selección, certificación y desarrollo continuo de instructores, asegurando altos niveles de especialización técnica y competencias pedagógicas, lo que contribuye a la consistencia y efectividad de los procesos de formación en toda la organización.

Con este enfoque, durante 2025, el grupo LATAM destinó US$14,2 millones en actividades de capacitación profesional para sus equipos (gasto exacto: US$14.164.219, equivalente a CLP$12.932.923.442), lo que representa un 0,10% de los ingresos operacionales.

En tanto, 38.160 personas fueron capacitadas (lo que equivale al 92,8% de la plantilla total) en áreas clave. De esta manera, se alcanzaron un total de 2,0 millones de horas de formación, con un promedio de 51,7 horas por empleado.

Capacitación promedio

NCG 519: 5.8 CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS
GRI 404-1

Promedio horas de capacitación

(h/empleado)

51,7 HRS.
AÑO 2025

46,4 HRS.
AÑO 2024

49,9 HRS.
AÑO 2023

42,7 HRS.
AÑO 2022



A continuación se presentan algunos programas destacados.

Entrenamiento en manejo de grúa horquilla con realidad virtual

En 2025, el grupo LATAM inició la implementación de un programa de entrenamiento en manejo de grúa horquilla basado en realidad virtual, orientado a fortalecer la gestión de la seguridad operacional y la correcta aplicación de procedimientos críticos en un entorno controlado y libre de riesgos. Esta iniciativa permite estandarizar prácticas operativas a nivel corporativo y reforzar el cumplimiento de los requisitos normativos asociados a la operación.

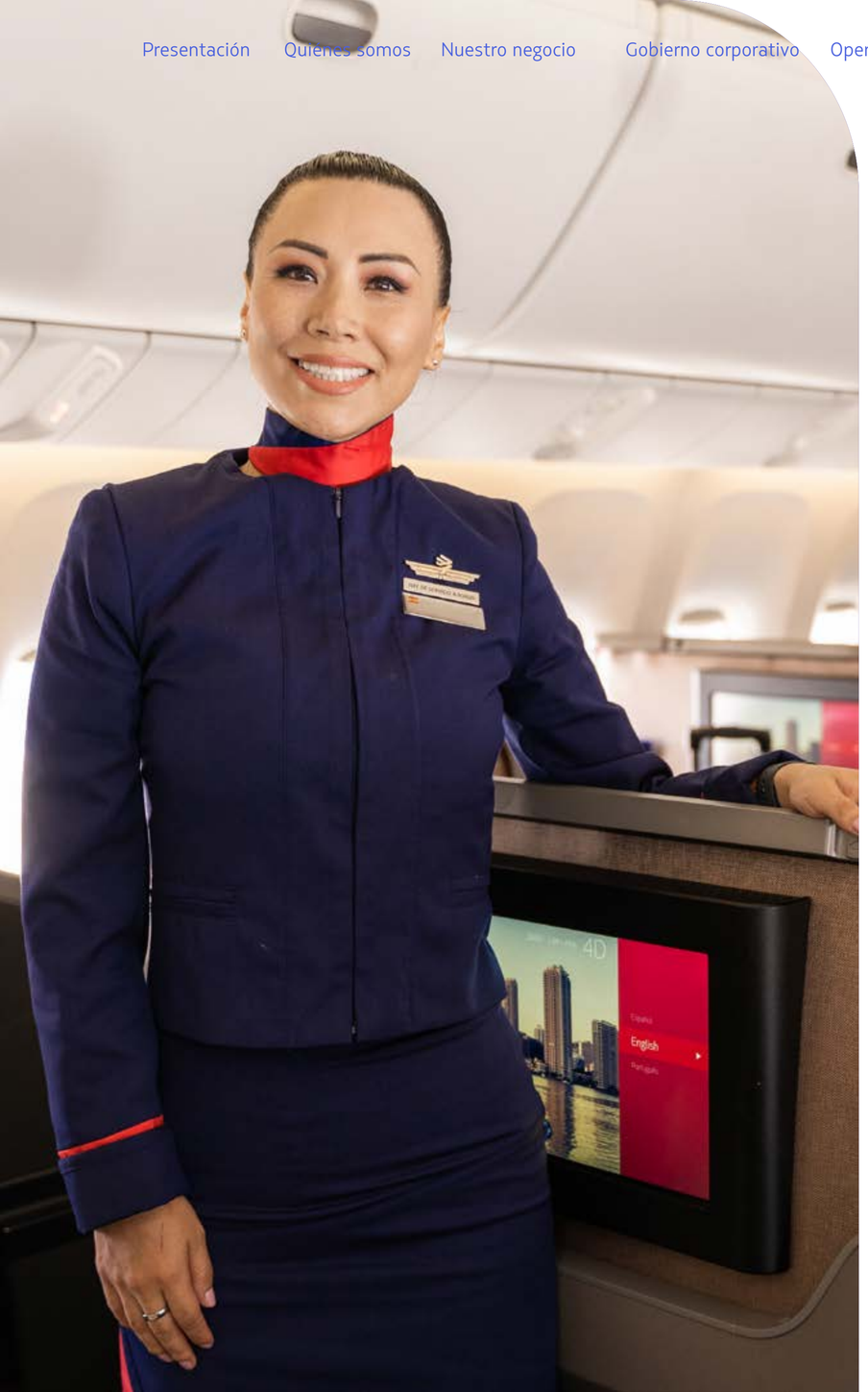
La simulación virtual ha contribuido a reducir la exposición a riesgos y la probabilidad de incidentes, mejorando el desempeño operativo y la eficiencia del entrenamiento, con optimización de costos y tiempos sin afectar la continuidad del negocio. Gracias a la incorporación de esta tecnología, se ha logrado una optimización de hasta un 20% en los tiempos de capacitación.

Revalidación de Servicio para Tripulantes de Cabina

En 2025, el grupo LATAM avanzó en la revalidación del servicio a bordo para tripulantes de cabina, es decir, un proceso interno de actualización, reforzamiento y estandarización del modelo de servicio a bordo, con el objetivo de fortalecer la experiencia del cliente a través de una atención más personalizada, hospitalaria y de alta calidad, alineada con la propuesta de valor de Premium Business (PB) y con foco en los pasajeros premium. Este proceso permitió que los tripulantes conocieran, practicaran y se apropiaran del nuevo estándar de servicio, elevando de manera consistente la experiencia de viaje.

Durante el año, el programa alcanzó a aproximadamente un 40% de los tripulantes de cabina del grupo LATAM, sentando una base relevante para la adopción progresiva del nuevo estándar de servicio en la operación.





Evaluación de desempeño

GRI 404-3

La evaluación del desempeño en el grupo LATAM contempla un componente orientado a la evaluación de competencias. Dentro de este marco, se considera de manera relevante el comportamiento asociado al cumplimiento, el cual forma parte de la competencia denominada Comportamiento Seguro. Esta evaluación pone énfasis en la adherencia al Código de Conducta, así como a las políticas y procedimientos que inciden en la seguridad del grupo LATAM, reforzando la comprensión de que las acciones individuales tienen un impacto directo en los clientes, los procesos, las instalaciones y el entorno.

El proceso de evaluación se complementa con una instancia anual de retroalimentación, que se realiza durante los primeros meses del año y en la cual se revisan los resultados correspondientes al periodo anterior. En esta etapa, se comunica la calificación o categoría de desempeño obtenida, se analizan las principales fortalezas y oportunidades de mejora, y se acuerdan planes de acción orientados a fortalecer el desempeño futuro. A través de este enfoque, el grupo LATAM busca promover una mejora continua y apoyar a sus colaboradores en el logro de un desempeño cada vez más destacado.

98% de los empleados sujetos al proceso fueron parte de la evaluación de desempeño 2025.

Tipos de evaluación de desempeño

Evaluación por objetivos

El grupo LATAM implementa anualmente un proceso de evaluación del desempeño basado en el cumplimiento de objetivos, el cual se encuentra alineado con las competencias definidas según los distintos segmentos de las respectivas empresas del grupo LATAM. Este proceso aplica a ejecutivos, mandos intermedios, supervisores y equipos operacionales, incluyendo áreas de cabina y aeropuertos, y busca apoyar tanto el desarrollo individual de los colaboradores como el fortalecimiento del capital humano de cada una de las empresas del grupo.

La evaluación por objetivos se sustenta en un enfoque estructurado, en el cual cada colaborador cuenta con metas previamente definidas y medibles, acordadas de manera colaborativa con su jefatura directa. Estos objetivos se revisan y monitorean de forma periódica a lo largo del ciclo de evaluación, permitiendo un seguimiento continuo del desempeño y facilitando la identificación de oportunidades de mejora y desarrollo.

Evaluación multidimensional (360°)

El grupo LATAM cuenta con un proceso de evaluación multidimensional, apoyado, entre otras herramientas, en el Barómetro, que permite recoger retroalimentación estructurada sobre el desempeño de los líderes y equipos. Este instrumento consiste en una encuesta compuesta por 28 preguntas, a través de la cual los colaboradores evalúan a su líder y el funcionamiento del equipo en distintos ámbitos.

Durante el periodo evaluado, el proceso consideró a todos los líderes con tres o más reportes directos, correspondientes a aproximadamente 2.500 líderes. Esta metodología permite evaluar el desempeño de los líderes en el contexto de sus equipos, así como el cumplimiento de los objetivos del área o de la organización.

La evaluación multidimensional incorpora, además, retroalimentación proveniente de pares, colaboradores directos y otros integrantes de la organización, ofreciendo una visión integral del desempeño. Adicionalmente, cuando corresponde, se considera la opinión de clientes u otros actores externos.

Evaluación por equipos

En las áreas tecnológicas, el grupo LATAM aplica un modelo de evaluación asociado al talento digital, orientado a fortalecer la observabilidad del desempeño en contextos colaborativos. Este enfoque busca que los líderes cuenten con una retroalimentación más amplia sobre el funcionamiento de sus equipos, incorporando múltiples miradas sobre la dinámica y los resultados del trabajo conjunto.

La evaluación de los líderes se realiza desde distintas perspectivas, incluyendo una mirada descendente, a partir de la evaluación de su jefatura y de pares del mismo nivel; una mirada ascendente, basada en la retroalimentación de sus reportes directos; y una mirada ampliada de tipo 360°, que considera la opinión de personas que interactúan con ellos en distintos ámbitos, aportando observabilidad parcial sobre su desempeño.

Este modelo incorpora, además, una evaluación que reconoce el desempeño de las personas como parte de un equipo, y no únicamente desde una lógica individual. Este proceso de evaluación se realiza de manera semestral, reforzando una cultura de colaboración, aprendizaje continuo y mejora del desempeño de los equipos.

Conversaciones ágiles

El grupo LATAM aplica un modelo de gestión del desempeño basado en conversaciones ágiles. Este enfoque considera instancias formales de evaluación realizadas dos veces al año, las cuales se complementan con una gestión continua del rendimiento y del desarrollo a lo largo del periodo.

A diferencia de modelos tradicionales centrados exclusivamente en evaluaciones periódicas, este enfoque incorpora conversaciones frecuentes y retroalimentación constante entre líderes y colaboradores. De esta manera, la gestión del desempeño se concibe como un proceso dinámico, orientado no solo al resultado final, sino también al camino para alcanzarlo.

En este marco, se promueve la revisión permanente de los objetivos y la identificación temprana de barreras que puedan afectar el desempeño, facilitando ajustes oportunos y un acompañamiento más cercano.

Plan de sucesión

NCG 519: 3.6.X GESTIÓN DE RIESGOS

Las filiales del grupo LATAM disponen de un Plan de Sucesión orientado a asegurar la continuidad en cargos críticos para la organización, incluyendo la posición de gerente general (CEO) y los principales roles ejecutivos. Este plan contempla la identificación de candidatos internos y externos y es objeto de revisión periódica, actualizándose al menos una vez al año y de manera prioritaria ante la eventual salida de un ejecutivo crítico, con el fin de respaldar una toma de decisiones oportuna e informada.

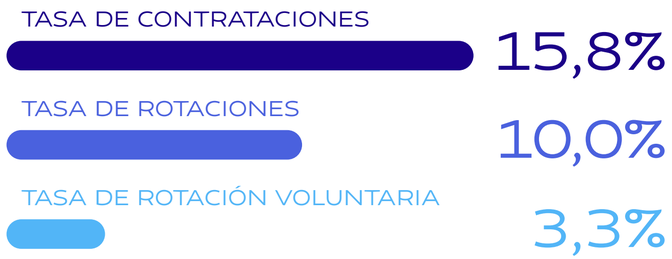
En el caso específico de la sucesión del CEO, el Directorio de LATAM Airlines Group S.A. es el órgano responsable de la designación del sucesor, considerando para ello la recomendación del Comité de Liderazgo, en coherencia con las prácticas de gobierno corporativo del grupo.

Adicionalmente, el plan contempla el desarrollo de potenciales sucesores mediante planes de formación y preparación específicos, orientados a fortalecer las capacidades necesarias para asumir responsabilidades de mayor jerarquía y contribuir a la sostenibilidad del liderazgo del grupo LATAM en el largo plazo.

Contrataciones y rotación

NCG 519: 3.1.VII MARCO DE GOBERNANZA
GRI 401-1

El grupo LATAM opera como una organización multicultural y diversa, en la cual los procesos de atracción y selección de personas se basan exclusivamente en las necesidades técnicas, operacionales y estratégicas de cada rol y nivel organizacional. En este contexto, el talento requerido se define y evalúa a partir de criterios y objetivos asociados a competencias, experiencia y habilidades necesarias para el desempeño de cada función.



Durante 2025, las empresas del grupo LATAM incorporaron a 6.511 nuevos colaboradores, lo que representó una tasa de contrataciones de 15,8%. En el mismo periodo, la tasa de rotación alcanzó un 10,0%, mientras que la rotación voluntaria se situó en 3,3%. Estos indicadores permiten monitorear la dinámica de ingreso y salida de personas, así como la estabilidad de la dotación, en línea con una gestión responsable del capital humano.

La atracción y selección de talento es gestionada de manera estratégica a través de procesos estandarizados, liderados por los equipos de selección. Dichos procesos consideran el levantamiento de perfiles de cargo en conjunto con las jefaturas y líderes, incorporando requisitos específicos tales como certificaciones, formación académica, experiencia, habilitaciones técnicas, idiomas, licencias y competencias clave para cada posición. Adicionalmente, los equipos de Selección aportan conocimiento del mercado laboral y aplican prácticas orientadas a mitigar sesgos en los procesos de reclutamiento, priorizando un enfoque basado en habilidades por sobre trayectorias tradicionales, con el fin de promover equidad y diversidad de perfiles.

Por su parte, las áreas de Compensaciones contribuyen al proceso mediante el análisis y valoración de puestos, lo que permite definir rangos salariales y evaluar el nivel de responsabilidad, toma de decisiones, coordinación e influencia de cada rol dentro de las respectivas empresas del grupo LATAM. Este enfoque integral fortalece la coherencia interna, amplía el acceso a oportunidades y asegura que los procesos de contratación se encuentren alineados con las necesidades del negocio y con las mejores prácticas en materia de Diversidad e Inclusión.

Nuevas contrataciones *y rotación de personal en 2025*

GRI 401-1

Filiales y oficinas regionales	Número de personas contratadas	Número de salidas (rotación)[1]
Brasil	3.862	2.187
Chile	963	855
Colombia	366	250
Ecuador	129	37
Perú	685	355
Estados Unidos	410	345
Otros[2]	96	91
Grupo LATAM	6.511	4.120

[1] *Incluye todos los empleados que dejaron la organización durante el período, por cualquier causa: renuncia voluntaria, despido, jubilación o fallecimiento durante la relación laboral.*
[2] *Se considera: Alemania, Argentina, Aruba, Australia, Belgica, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, Mexico, Nueva Zelanda, Paises Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudafrica, Uruguay, Venezuela.*

Contrataciones internas

Durante 2025, el 86% de las posiciones vacantes del grupo LATAM fueron cubiertas mediante movilidad interna, reflejando el foco de la organización en promover el desarrollo profesional y el crecimiento de sus colaboradores. Este enfoque permite aprovechar el talento existente, fortalecer las trayectorias internas y contribuir a la retención de personas.

Con el propósito de facilitar la movilidad interna y asegurar procesos de postulación abiertos y transparentes, el grupo LATAM publica de manera sistemática las vacantes disponibles a través de sus canales internos de comunicación. De esta forma, cualquier colaborador que cumpla con los requisitos definidos para el cargo, puede postular en igualdad de condiciones.

Adicionalmente, las oportunidades laborales se difunden de manera abierta a través de la sección “Trabaja con Nosotros” del sitio web de LATAM, donde se publican las posiciones que las diferentes filiales del grupo buscan cubrir a nivel global. Este mecanismo permite ampliar el alcance de los procesos de selección y asegurar coherencia entre la gestión de talento interno y la atracción de nuevos perfiles.



Beneficios

Beneficios para empleados

Las filiales del grupo LATAM cuentan con una propuesta de beneficios orientada a complementar la compensación económica y a promover el bienestar integral de sus personas, considerando la normativa laboral y las prácticas locales de cada país donde opera. Esta propuesta busca acompañar a los empleados en distintas etapas de su vida laboral y personal, fortaleciendo la experiencia de trabajo, el compromiso y la permanencia en la organización.

Bienestar y calidad de vida

El grupo LATAM dispone de un Programa de Bienestar corporativo enfocado en promover el autocuidado, la salud integral y el equilibrio entre la vida laboral y personal. Este programa articula iniciativas orientadas al bienestar físico, mental y emocional de los colaboradores, incluyendo contenidos informativos, actividades de conexión entre equipos, instancias de inspiración y acceso a convenios y descuentos para empleados y sus familias. Estas iniciativas se comunican y gestionan a través de los canales internos corporativos, fomentando una participación amplia y transversal.

Conciliación de la vida laboral y personal

Con el objetivo de favorecer la conciliación entre la vida laboral, personal y familiar, el grupo LATAM ofrece modalidades de trabajo flexibles, tales como horarios adaptables y esquemas de trabajo híbrido o remoto para determinados cargos y países, de acuerdo con la naturaleza de las funciones y la regulación vigente. Asimismo, se contemplan beneficios asociados a la maternidad, paternidad y al cuidado familiar, tales como permisos parentales y familiares remunerados, salas de lactancia y facilidades de cuidado infantil, en línea con la legislación local aplicable.

En este marco, y dentro del marco legal aplicable, las empresas del grupo LATAM asegura la disponibilidad de permisos remunerados para el cuidado familiar, conforme a las regulaciones legales vigentes en cada país donde opera. Dado que estos permisos se encuentran definidos a nivel local, no se ha establecido una política corporativa adicional ni la definición de días adicionales a los legalmente establecidos, aplicándose los lineamientos de conciliación y corresponsabilidad parental, en coherencia con la normativa vigente en cada país.

Beneficio Staff Travel y beneficios asociados al viaje

Como parte de su propuesta de valor, el grupo LATAM mantiene el beneficio Staff Travel, que permite a los empleados y sus beneficiarios acceder a tarifas preferenciales en pasajes dentro de la red LATAM y en aerolíneas asociadas, sujetos a disponibilidad y confirmados, según condiciones definidas. Este beneficio busca acercar la experiencia de viaje a los colaboradores y sus familias, reforzando el vínculo con la actividad principal de la compañía. Adicionalmente, los empleados pueden acceder a beneficios complementarios del programa LATAM Pass y a descuentos en servicios asociados al viaje, tales como hoteles, arriendo de vehículos y otros servicios turísticos, según cada país.

Salud, seguros y protección social

El grupo LATAM entrega beneficios orientados a la protección y seguridad de sus colaboradores, que incluyen seguros de vida y de salud, de acuerdo con las condiciones y coberturas definidas en cada país. Asimismo, se contemplan seguros médicos para viajes laborales en línea con la normativa local y los estándares internos de la compañía.

Apoyo financiero y beneficios económicos

Con el fin de apoyar a los empleados en distintas etapas de su vida laboral, el grupo LATAM ofrece beneficios de carácter financiero, tales como, por ejemplo, programas de préstamos para empleados, sujetos a las políticas y condiciones establecidas en cada país. Estos beneficios buscan contribuir a la estabilidad financiera de los colaboradores y complementar la propuesta de compensación total.



Nota: Todos los beneficios aplican a todos los tipos de contrato, a excepción de los beneficios de Staff Travel y aquellos asociados a viajes, los cuales son accesibles solo a partir de una antigüedad de 6 meses. Esto puede implicar, dependiendo de la legislación de cada país, que dichos beneficios apliquen únicamente a determinados tipos de contrato.

DIVERSIDAD E INCLUSIÓN

NCG 519: 3.1.VI MARCO DE GOBERNANZA Y 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD
GRI 3-3; 405-1

El grupo LATAM aborda la diversidad e inclusión desde un enfoque amplio, transversal e integrado, formalizando su compromiso con la no discriminación, la equidad y el respeto a las personas a través de su Política de Diversidad e Inclusión, el Código de Conducta y la Política de Selección. Estos instrumentos establecen lineamientos comunes orientados a promover entornos de trabajo inclusivos y a reconocer el valor del talento individual, independientemente de las características personales de cada colaborador.

Gobernanza

Para implementar este compromiso, las empresas del grupo LATAM cuentan con estructuras de gobernanza definida para la gestión de Diversidad e Inclusión (D&I). Esta función es responsable de asegurar una implementación coherente de las políticas, objetivos y lineamientos globales de D&I, en alineación con la estrategia corporativa y la cultura organizacional.

Adicionalmente, existen responsables encargados de ejecutar los planes e iniciativas de D&I, cuyo rol incluye la coordinación directa con los referentes locales de D&I (focals) en cada país donde operan las empresas del grupo LATAM, así como con las distintas áreas funcionales que participan en la implementación de las adecuaciones necesarias. Este modelo permite asegurar consistencia, articulación y alineación corporativa en la gestión de la diversidad e inclusión.

En los procesos de reclutamiento y selección, las empresas del grupo LATAM cuentan, adicionalmente, con el apoyo de fundaciones, organizaciones y consultores especializados para atraer talento diverso. Como lineamiento corporativo, se promueve la presentación de candidatos de ambos sexos en las ternas de selección. Asimismo, un equipo dedicado se encarga de impulsar, medir y gestionar iniciativas de D&I orientadas a fortalecer un entorno laboral inclusivo y en permanente desarrollo.

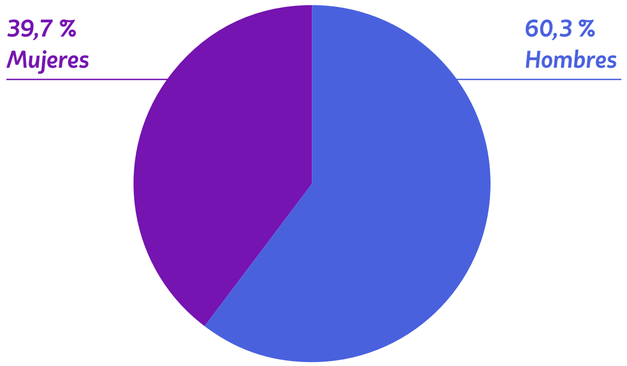
Evaluación de inclusión: monitoreo y mejora continua

El grupo LATAM monitorea sus avances en materia de inclusión a través de la recopilación periódica de la opinión de sus colaboradores en todos los países donde opera. Este proceso permite analizar distintas experiencias y percepciones, identificar brechas y definir oportunidades de mejora en relación con la inclusión y el trato equitativo.

Cultura organizacional de D&I

GRI 405-1
NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO

Trabajadores por sexo y *categoría funcional*



	Mujeres		Hombres	
Alta Gerencia	19,4%	14 mujeres	80,6%	58 hombres
Gerencia	35,3%	245 mujeres	64,7%	449 hombres
Jefatura	36,3%	695 mujeres	63,7%	1.221 hombres
Operario	32,5%	6.244 mujeres	67,5%	12.948 hombres
Fuerza de venta	74,4%	533 mujeres	25,6%	183 hombres
Administrativo	58,7%	482 mujeres	41,3%	339 hombres
Otros profesionales	40,3%	1.195 mujeres	59,7%	1.768 hombres
Otros Tecnicos	46,9%	6.913 mujeres	53,1%	7.838 hombres
Total	39,7%	16.321 mujeres	**60,3%**	**24.804 hombres**

Entre las principales acciones transversales desarrolladas en esta materia se encuentran la sensibilización y educación de los empleados para fortalecer una cultura inclusiva; el desarrollo de un liderazgo inclusivo; y el levantamiento sistemático de información que apoye la toma de decisiones y la gestión oportuna de las iniciativas de fomento de la D&I.

En este marco, las empresas del grupo LATAM han definido metas orientadas a aumentar la representatividad de mujeres en roles de liderazgo y técnicos, así como a incrementar la inclusión de personas con discapacidad en distintos puestos. Asimismo, buscan reflejar la pluralidad de la sociedad a través de perfiles profesionales diversos, reflejando la diversidad de raza, etnia, generaciones, orientación sexual e identidad de género, entre otros aspectos presentes en las sociedades donde opera el grupo.

En coherencia con su compromiso de avanzar hacia 2030 en un equilibrio de género en torno al 40/60 en todos los niveles funcionales, el grupo LATAM ha mostrado avances relevantes. Al cierre de 2025, las empresas del grupo lograron incrementar la participación de mujeres en roles tradicionalmente masculinizados, como pilotos y mecánicas de mantenimiento, alcanzando una proporción total de 40/60.

Equidad salarial

NCG 519: 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDAD Y 5.4.2 BRECHA SALARIAL
GRI 405-2

El grupo LATAM cuenta con políticas y prácticas orientadas a asegurar una compensación equitativa y competitiva para sus respectivos empleados, en coherencia con las responsabilidades, el alcance y la contribución de cada rol y sujeto a las normas locales. Para ello, utiliza una metodología estructurada de evaluación de cargos, basada en un sistema de puntos y grados, que permite determinar el peso relativo de cada posición de manera objetiva y comparable.

Sobre esta base, el grupo define escalas salariales por grado a partir de información de mercado, asegurando que las remuneraciones se mantengan alineadas con referencias externas y con criterios internos de equidad. Todas las personas ubicadas en un mismo grado salarial comparten una banda común, cuyo rango se sitúa entre el 80% y el 120% del valor de referencia. El posicionamiento individual dentro de dicha banda considera factores como la antigüedad, el potencial y el desempeño de cada colaborador.

Adicionalmente, las empresas del grupo LATAM realizan una revisión anual de las remuneraciones, fundamentada en criterios de mérito y desempeño individual, reforzando su compromiso con la transparencia, la consistencia y la equidad en la gestión de compensaciones.

En el caso de la alta dirección, los esquemas de compensación variable y los incentivos de largo plazo se encuentran vinculados a indicadores financieros y al desempeño del precio de la acción, los cuales reflejan el cumplimiento de los objetivos estratégicos del grupo LATAM, incluyendo aquellos asociados a la sostenibilidad, la diversidad e inclusión y la creación de valor de largo plazo. Cabe mencionar que no se consideran en función de indicadores individuales de diversidad e inclusión específicamente.

De esta manera, el diseño del sistema de compensaciones busca asegurar coherencia entre la gestión del desempeño, la equidad salarial y los resultados sostenibles del negocio, alineando los incentivos de la alta dirección con los intereses de largo plazo de la compañía y de sus grupos de interés.

Proporción salarial (Mujeres/Hombres)

NCG 519: 5.4.2 BRECHA SALARIAL
GRI 405-2

Actualmente, grupo LATAM no ha definido metas de equidad o brecha salarial.

Brecha salarial[1]

	Media[2]	*Mediana*[3]
Alta Gerencia	101%	100%
Gerencia	94%	96%
Jefatura	97%	98%
Operario	92%	93%
Fuerza de venta	102%	101%
Administrativo	96%	96%
Otros profesionales	97%	97%
Otros Tecnicos	92%	91%
Grupo LATAM	95%	95%

Nota: Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.
[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] Para el cálculo de la media, se considera el promedio de las rentas por país, grado salarial y categoría de antigüedad, excluyendo los datos donde no exista registro en ambos sexos.
[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 sexos) y se divide el valor central del primer grupo por el valor central del segundo.

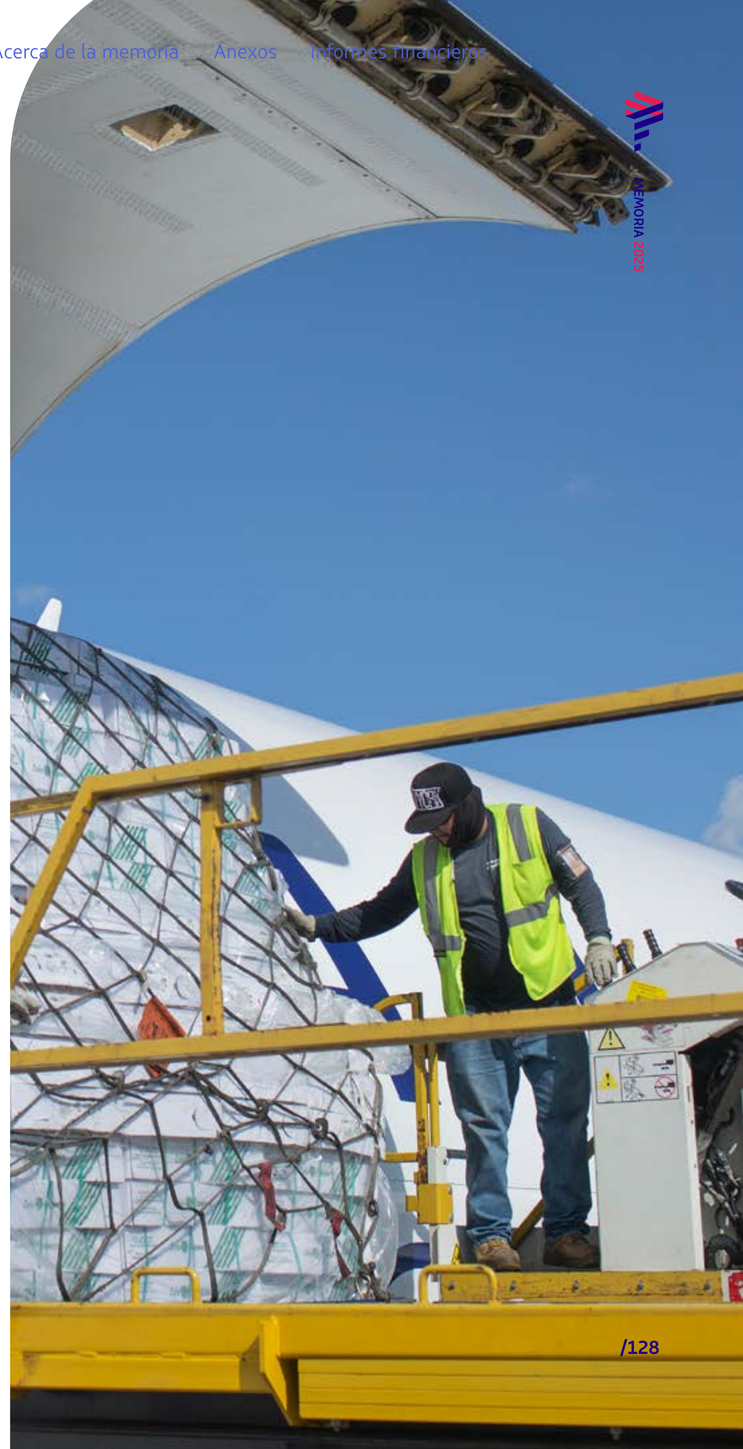
Snapshot

GRI 401-1

	2022	2023	2024	2025
Total de empleados	*32.507*	*35.568*	*38.663*	*41.125*
Tasa de rotación	*11,4%*	*10,8%*	*9,8%*	*10,0%*
Tasa de rotación voluntaria	*5,7%*	*4,4%*	*3,6%*	*3,3%*
Promedio de horas de capacitación	*42,7*	*49,9*	*46,4*	*51,7*
Total de personas capacitadas				
(% sobre la dotación total)	*30,6 mil (93%)*	*32,1 mil (90%)*	*36,3 mil (94%)*	*38,2 mil (93%)*
Inversiones en capacitación				
(% sobre los ingresos)	*0,14%*	*0,12%*	*0,10%*	*0,10%*
ENCUESTA OHI - Resultado	*77*	*78*	*79*	*83*
ENCUESTA OHI - Cuartil	*1*	*1*	*1*	*1*

Más información

Perfil de los empleados (sexo, nacionalidad, rango de edad, antigüedad y personas con discapacidad) (ver páginas 294-298).
Permiso postnatal (ver página 302).
Formalidad laboral (tipo de contrato, tipo de jornada y adaptabilidad laboral) (ver páginas 299-301).
Libertad de asociación (ver página 135).
Inactividad por paro (ver página 300).



COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

08

130 *ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD*

137 *GESTIÓN AMBIENTAL*

147 *GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO*

158 *ECONOMÍA CIRCULAR*

164 *VALOR COMPARTIDO*

ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM es un componente estructural de su modelo de creación de valor y de gestión integral de riesgos. Al incorporar variables ambientales, sociales y de gobernanza en la planificación estratégica, la asignación de recursos y la operación diaria, la compañía fortalece su resiliencia financiera y operacional frente a un entorno regulatorio, climático y competitivo cada vez más exigente a través de una gestión anticipada de riesgos y una mejora continua en eficiencia operacional.

Para el grupo LATAM la sostenibilidad trasciende el estricto cumplimiento normativo y la mitigación de riesgos. La compañía opera bajo la convicción de que debe consolidarse como un activo integral para la sociedad, entendiendo que no es posible proyectar el futuro del negocio sin el cuidado del patrimonio natural y el desarrollo de las comunidades de la región. Por ello, la estrategia asume un rol proactivo que va más allá de la generación de valor económico, movilizando sus esfuerzos, la innovación de procesos y la red de conectividad del grupo para generar un impacto positivo y tangible en los ecosistemas y en la calidad de vida de las personas.



En coherencia con este enfoque, la estrategia se estructura en cuatro pilares: gestión ambiental, gestión del cambio climático, economía circular y valor compartido. Cada uno presenta un plan de acción e indicadores asociados que permiten estructurar la agenda de la sostenibilidad, facilitar el seguimiento de avances y apoyar la gestión de riesgos, considerando la evolución del contexto regulatorio y operativo.

En 2025, el grupo LATAM puso en marcha la integración de la gestión de biodiversidad con un enfoque transversal dentro de su Estrategia de Sostenibilidad, en coherencia con sus compromisos ambientales y los avances desarrollados en los distintos pilares, sentando las bases para su integración progresiva en la gestión y el reporte corporativo.

Gobernanza de Sostenibilidad

NCG 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA

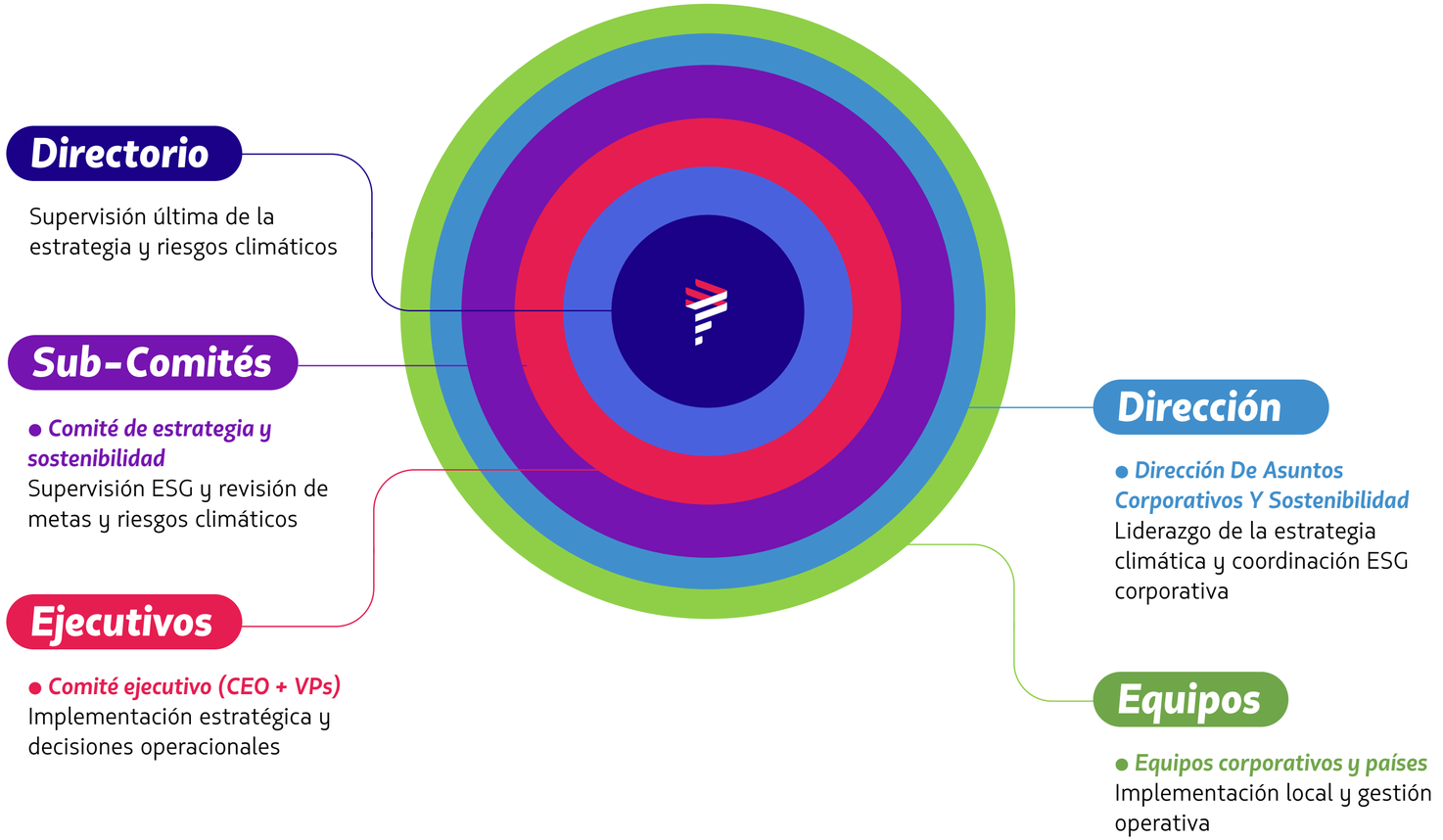
Para asegurar el cumplimiento de su propósito y avanzar en la estrategia, se ha establecido un sólido marco de gobernanza que permite la toma de decisiones y supervisión a nivel corporativo. El Directorio revisa estrategias y desempeño apoyado por el Subcomité de Sostenibilidad y Estrategia, el cual revisa el avance de la Estrategia y los principales riesgos y oportunidades asociados.

Al menos una vez al año, la Gerencia de Sostenibilidad presenta al Comité de Directores y al Directorio un reporte consolidado sobre el progreso de la Estrategia de Sostenibilidad y cada uno de sus Pilares.

A nivel ejecutivo, el Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de LATAM Airlines Group desarrolla la estrategia de sostenibilidad y es responsable de reportar sus avances al Subcomité de Sostenibilidad y Estrategia y la coordinación con las filiales del grupo. La implementación y coordinación técnica de la estrategia está a cargo de la Gerencia de Sostenibilidad, dependiente de dicha Dirección. Esta gestión se articula con los equipos de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de cada filial, quienes coordinan y ejecutan las acciones definidas a nivel local.

En coherencia con el marco de gobernanza del grupo, los objetivos y resultados en materia de sostenibilidad, forman parte de los criterios considerados en la evaluación del desempeño de la alta administración para algunos de los principales ejecutivos, y se encuentran vinculados a los esquemas de compensación ejecutiva definidos por las empresas del grupo LATAM. El detalle de la Política de Compensaciones y su relación con el desempeño estratégico se presenta en el capítulo de Gobierno Corporativo de la Memoria Integrada.

Organigrama de Gobernanza de Riesgos y Oportunidades Climáticas – Grupo LATAM



Para más información ver capítulo Gobierno Corporativo.

Progreso de la Estrategia de Sostenibilidad al 2025

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-110A.2
GRI 305-5

	Gestión **Ambiental**	*Gestión del* **Cambio Climático**	*Economía* **Circular**	*Valor* **Compartido**
Aspiración	Mantener y mejorar continuamente el Sistema de Gestión Ambiental (SGA) en todas las operaciones del grupo LATAM bajo el estándar IEnvA de la IATA.	Alcanzar emisiones netas cero al 2050 Reducir al 2030 la intensidad de emisiones a 71,34 kg CO2/100 RTK. Gestionar 10,8 millones de toneladas de CO2 entre 2019 y 2030.	Alcanzar un 75% de desvío de residuos de relleno sanitario a 2027. Mantener la meta alcanzada del 97% de cumplimiento en la gestión de plásticos de un solo uso.[1]	Poner a disposición nuestra conectividad y capacidad de transporte para apoyar causas de salud, medioambiente, y respuesta ante las emergencias para el beneficio de las comunidades donde opera.
Objetivos 2025	**1.** Recertificación estándar IATA Environmental Assessment (IEnvA) de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo con la ampliación del alcance en Chile, incorporando el módulo de Energía. **2.** Cumplimiento del 100% de las obligaciones del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) y Certificación ISO 14001:2015.	**1.** Lograr una intensidad de emisiones de 74,3 Kg de CO2 / 100RTK.	**1.** Aumentar el desvío de residuos[2] de relleno sanitario a un 60% en las operaciones en tierra. **2.** Eliminación de plásticos de un solo uso: asegurar la adherencia a los lineamientos establecidos.	**1.** Fortalecer la red de alianzas estratégicas del programa Avión Solidario. **2.** Robustecer la estructura del programa Avión Solidario.

[1] *Según alcance definido en https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular*
[2] *Desvío de residuos considera tanto lo valorizado mediante compostaje y reciclaje, como también lo reutilizado y evitado, sobre el total de residuos sólidos no peligrosos reportados en 2025.*

Gestión **Ambiental**

Gestión del **Cambio Climático**

Economía **Circular**

Valor **Compartido**

Resultados 2025

Robustecer la implementación del SGA al interior del grupo:

Certificación IEnvA incorporando el módulo de energía dentro del scope de Chile.

Cumplimiento del 100% de las obligaciones del SGA y Certificación ISO 14001:2015 sin no conformidades mayores en la base de Miami - Estados Unidos.

Robustecer la verificación de proveedores críticos.

Eficiencia energética:
Cumplimiento de las obligaciones del Sistema de Gestión de Energía y sus objetivos / metas.

El grupo alcanzó una intensidad de emisiones de 73,88 Kg de CO2 / 100RTK, cumpliendo así su principal objetivo en materia de gestión de cambio climático.

75,9	2019
74,25	2024
73,88	2025
71,34	2030

Por otro lado, se gestionaron 404.279 ton de CO2, de las cuales 308.726 fueron compensaciones, incluyendo 33.595 compensadas por clientes, las restantes fueron emisiones reducidas a través de SAF y eficiencias operacionales.

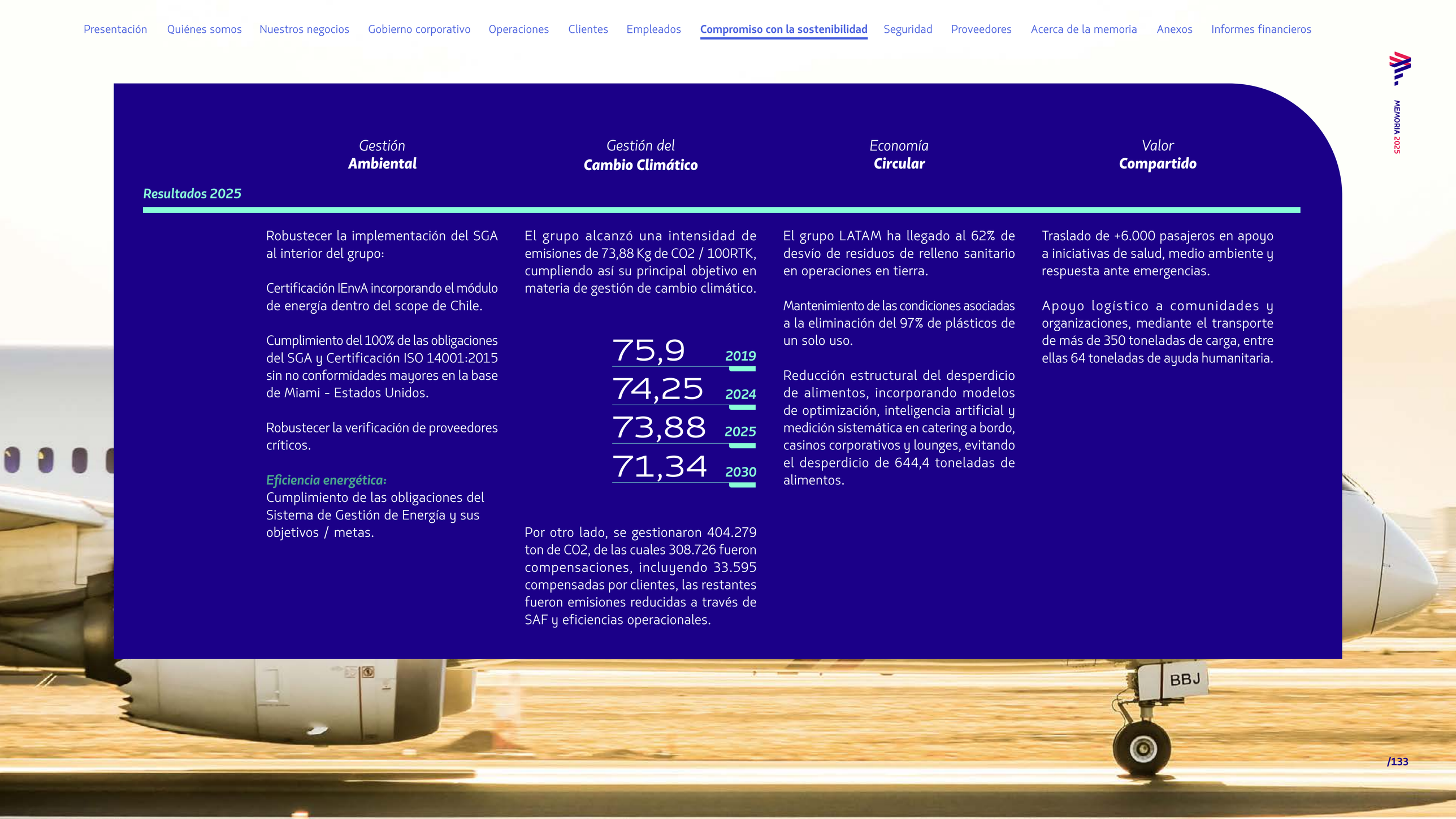
El grupo LATAM ha llegado al 62% de desvío de residuos de relleno sanitario en operaciones en tierra.

Mantenimiento de las condiciones asociadas a la eliminación del 97% de plásticos de un solo uso.

Reducción estructural del desperdicio de alimentos, incorporando modelos de optimización, inteligencia artificial y medición sistemática en catering a bordo, casinos corporativos y lounges, evitando el desperdicio de 644,4 toneladas de alimentos.

Traslado de +6.000 pasajeros en apoyo a iniciativas de salud, medio ambiente y respuesta ante emergencias.

Apoyo logístico a comunidades y organizaciones, mediante el transporte de más de 350 toneladas de carga, entre ellas 64 toneladas de ayuda humanitaria.



ODS
Objetivos de desarrollo sostenible

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-23

El grupo LATAM está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) definidos por las Naciones Unidas para el 2030. Actualmente, los cuatro pilares de la Estrategia de Sostenibilidad de la Compañía contribuyen a 11 de los 17 ODS, tal como se muestra en la gráfica a continuación.



Programa embajadores de la sostenibilidad

Con el fin de apoyar la implementación de la Estrategia de Sostenibilidad a nivel interno, el grupo LATAM cuenta con un programa de Embajadores de Sostenibilidad, orientado a fortalecer la difusión, comprensión y aplicación de los lineamientos definidos en las distintas áreas operativas. Esta iniciativa permite integrar a los colaboradores a la estrategia y potenciar los resultados de las acciones implementadas, con más de 1.100 colaboradores activos en distintas áreas y operaciones del grupo.

Compromiso con los Derechos Humanos

NCG 519: 2.1. MISIÓN, VISIÓN, PROPÓSITO Y VALORES,
3.1.II MARCO DE GOBERNANZA, 4.4 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-23, 3-3

Desde el año 2018, el grupo LATAM mantiene un compromiso público de respeto a los Derechos Humanos, materializado en una declaración corporativa que establece los principios que deben guiar la conducta de sus colaboradores y terceros. Este compromiso contempla, entre otros aspectos, el rechazo al trabajo infantil, forzoso o en condiciones similares a la esclavitud, así como a cualquier forma de discriminación, acoso moral, físico o sexual. Asimismo, reafirma su compromiso con la libertad sindical, la salud y seguridad laboral, una remuneración justa, condiciones de trabajo dignas y la promoción de la igualdad de oportunidades, sin distinción de género, raza, edad, orientación sexual, religión o nacionalidad.

El enfoque de Derechos Humanos del grupo LATAM se encuentra alineado con estándares internacionales ampliamente reconocidos, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, la Carta Internacional de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, y los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). El compromiso define además consecuencias frente a eventuales incumplimientos y se articula con marcos internos como el Código de Conducta y los mecanismos de ética y cumplimiento de la compañía.

Para más información ver Código de Conducta.

Como parte del fortalecimiento de su gestión social, LATAM ha desarrollado procesos de identificación y evaluación de riesgos en Derechos Humanos, considerando tanto sus operaciones como actores relevantes de su cadena de valor. Estas evaluaciones permiten identificar riesgos potenciales y reales, así como definir acciones de mitigación y seguimiento. Cuando corresponde, las medidas de remediación y mitigación se implementan de conformidad con la legislación local aplicable y se refuerzan mediante acciones internas, tales como capacitaciones, comunicaciones y directrices específicas emanadas de los órganos responsables de la gestión del Código de Conducta.

En la más reciente evaluación de sostenibilidad corporativa CSA de S&P, el grupo LATAM registró un avance en el criterio de Derechos Humanos, reflejando el progreso en la consolidación de su enfoque de gestión. De cara a los próximos años, el grupo continuará fortaleciendo su aproximación de debida diligencia en Derechos Humanos, con el objetivo de profundizar la integración de este enfoque en sus procesos y seguir cerrando brechas frente a las mejores prácticas del sector.



Canal de Ética

El grupo LATAM cuenta con un Canal de Ética accesible para todas las personas que interactúan con el grupo, incluidos directores, empleados y grupos de interés. Este canal es supervisado continuamente por el área de Compliance, y constituye un mecanismo clave para la identificación, gestión y seguimiento de eventuales incumplimientos, incluidos aquellos relacionados con Derechos Humanos.

Cuando una denuncia es analizada y confirmada, la compañía implementa planes de acción proporcionales a la naturaleza del caso y a los impactos identificados, los cuales pueden incluir, entre otras medidas, capacitaciones, retroalimentación formal, medidas disciplinarias, terminación de relaciones contractuales, acciones legales u otras acciones correctivas pertinentes. Estas medidas buscan abordar los impactos identificados y prevenir su recurrencia. *(Para mayor detalle, ver Directrices Corporativas página 54).*

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con procedimientos internos orientados a la mitigación de riesgos y a la remediación, cuando corresponde, como parte de su enfoque de gestión en Derechos Humanos.



Derechos indígenas y patrimonio cultural

El grupo LATAM monitorea los riesgos e impactos ambientales, sociales y de gobernanza (ASG) asociados a sus operaciones y a su contexto operativo. A la fecha no se han identificado impactos relevantes en estas materias. No obstante, LATAM mantiene un enfoque preventivo y continuará evaluando estos riesgos en función de la evolución de sus operaciones y de los entornos en los que opera.

Participación en el pacto global de las Naciones Unidas

El grupo LATAM adhiere al Pacto Global de las Naciones Unidas y suscribe sus diez principios, incluidos aquellos relativos a Derechos Humanos. Esta iniciativa promueve la adopción de valores fundamentales en materia de derechos humanos, relaciones laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción orientando la conducta empresarial responsable a nivel global.

En este contexto, el enfoque de gestión del grupo LATAM en Derechos Humanos se encuentra alineado con marcos internacionales de referencia, como los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de las Naciones Unidas, particularmente en lo relativo a la identificación y gestión de riesgos, la mitigación de impactos y el acceso a mecanismos de remediación. En línea con la evolución de las mejores prácticas internacionales, la compañía continúa fortaleciendo progresivamente su aproximación a la debida diligencia en Derechos Humanos.

GESTIÓN AMBIENTAL

El primer pilar de la Estrategia de Sostenibilidad busca asegurar el cumplimiento de las regulaciones ambientales y gestionar de manera preventiva los riesgos y oportunidades asociados a la operación, manteniendo como eje central la Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medio Ambiente y la Política Corporativa Integrada de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Energía y Gestión de Residuos del grupo LATAM, documento público que se revisa anualmente para cumplir con la legislación ambiental vigente, acuerdos internacionales y/o cualquier otro compromiso o estándar suscrito voluntariamente por alguna empresa del grupo.

Política de Seguridad Calidad y Medio Ambiente.

Política Corporativa Integrada de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Energía y Gestión de Residuos.

Política de seguridad, calidad, salud y medioambiente

La Política de Seguridad, Calidad, Salud y Medio Ambiente posee una cobertura transversal:

- Operaciones de producción e instalaciones comerciales
- Productos y servicios
- Distribución y logística
- Gestión de residuos
- Proveedores, prestadores de servicios y contratistas
- Due diligence, fusiones y adquisiciones

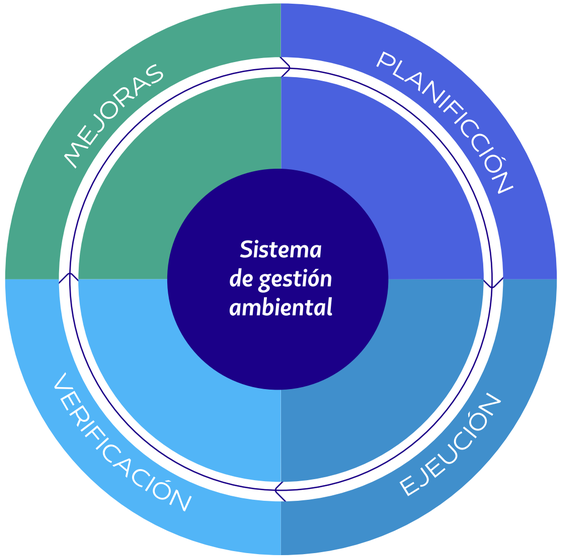
En tanto, dentro de los compromisos que esta posee se encuentran:

- Velar por la protección del medio ambiente
- Prevenir la contaminación
- Gestionar de forma eficiente la huella de carbono
- Operar bajo un enfoque de economía circular
- Establecer objetivos y recursos
- Revisar periódicamente el desempeño ambiental
- Cumplir la legislación ambiental aplicable en cada filial donde operamos
- Implementar y mantener un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) con un enfoque de mejora continua del desempeño ambiental.

Esta política es aprobada por el Directorio y firmada por el CEO del grupo LATAM. Para el caso de las filiales de Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, adicionalmente su adhesión es firmada por el Gerente General del país respectivo.

Política Corporativa Integrada de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Energía y Gestión de Residuos del grupo LATAM.

Establece el marco corporativo que orienta la gestión de los aspectos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG) en todas las operaciones del grupo. Define los lineamientos que guían la toma de decisiones, la gestión de riesgos y el desempeño en sostenibilidad, asegurando una aplicación transversal y consistente a nivel corporativo y local.



Sus principales ejes son:

Gestión del cambio climático, orientada a la reducción de emisiones mediante eficiencia operacional, optimización de procesos, renovación de flota y uso de combustibles sostenibles de aviación, junto con el compromiso de largo plazo de alcanzar emisiones netas cero al 2050.

Gestión ambiental y energética, integrando los sistemas de gestión ambiental y energía bajo un estándar corporativo común, alineado con IEnvA, ISO 14001 e ISO 50001, con foco en el cumplimiento regulatorio, control de riesgos y la mejora continua.

Economía circular, centrada en la gestión de residuos a lo largo de la operación, promoviendo la reducción en la generación, la segregación en origen y el aumento de la valorización, con el objetivo de disminuir progresivamente el envío de residuos a relleno sanitario.

Biodiversidad, orientada a la gestión de riesgos e impactos en las operaciones y la cadena de suministro, el cumplimiento de compromisos sectoriales contra el tráfico ilegal de vida silvestre y la alineación progresiva con TNFD.

Dimensión social y valor compartido, basada en el respeto de los derechos humanos, la no discriminación y el desarrollo de iniciativas que aprovechan las capacidades del negocio para generar impacto positivo en las comunidades donde LATAM opera.

Gobernanza, reforzando el rol del Directorio y la alta administración en la supervisión de la estrategia de sostenibilidad, y articulando la política con los principales instrumentos corporativos del grupo, como el Código de Conducta, la Política Anticorrupción y la Gestión Integral de Riesgos.

Sistema de Gestión Ambiental (SGA)

Durante 2025, el grupo LATAM avanzó en la implementación de su SGA como herramienta preventiva para la gestión de riesgos ambientales asociados a la operación. En el mismo período, se amplió el alcance de la certificación internacional IATA Environmental Assessment (IEnvA), que actualmente abarca nueve operadores de pasajeros y carga en las filiales de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Como parte de este proceso se incorporó el módulo de energía de IEnvA en los tres operadores de la filial Chile, ampliando el alcance temático de la evaluación ambiental.

Asimismo, durante 2025 se dio cumplimiento al 100% de las obligaciones del SGA y se mantuvo la certificación ISO 14001:2015 en la base de Miami (Estados Unidos). El alcance de esta certificación, comprende las actividades de transporte aéreo de carga, mantenimiento de aeronaves y operaciones corporativas, terrestres, de carga, seguridad y medio ambiente.

En línea con el modelo de debida diligencia, durante el 2025 se reforzaron los protocolos de verificación ambiental aplicables a los proveedores críticos, mediante auditorías internas que incorporaron revisión técnica verificable, incluyendo licencias de disposición de residuos, certificaciones de competencias y cumplimiento en el manejo de sustancias químicas y mercancías peligrosas (HAZMAT). Estas acciones permiten al grupo evaluar el cumplimiento de requisitos ambientales por parte de proveedores relevantes para la operación.

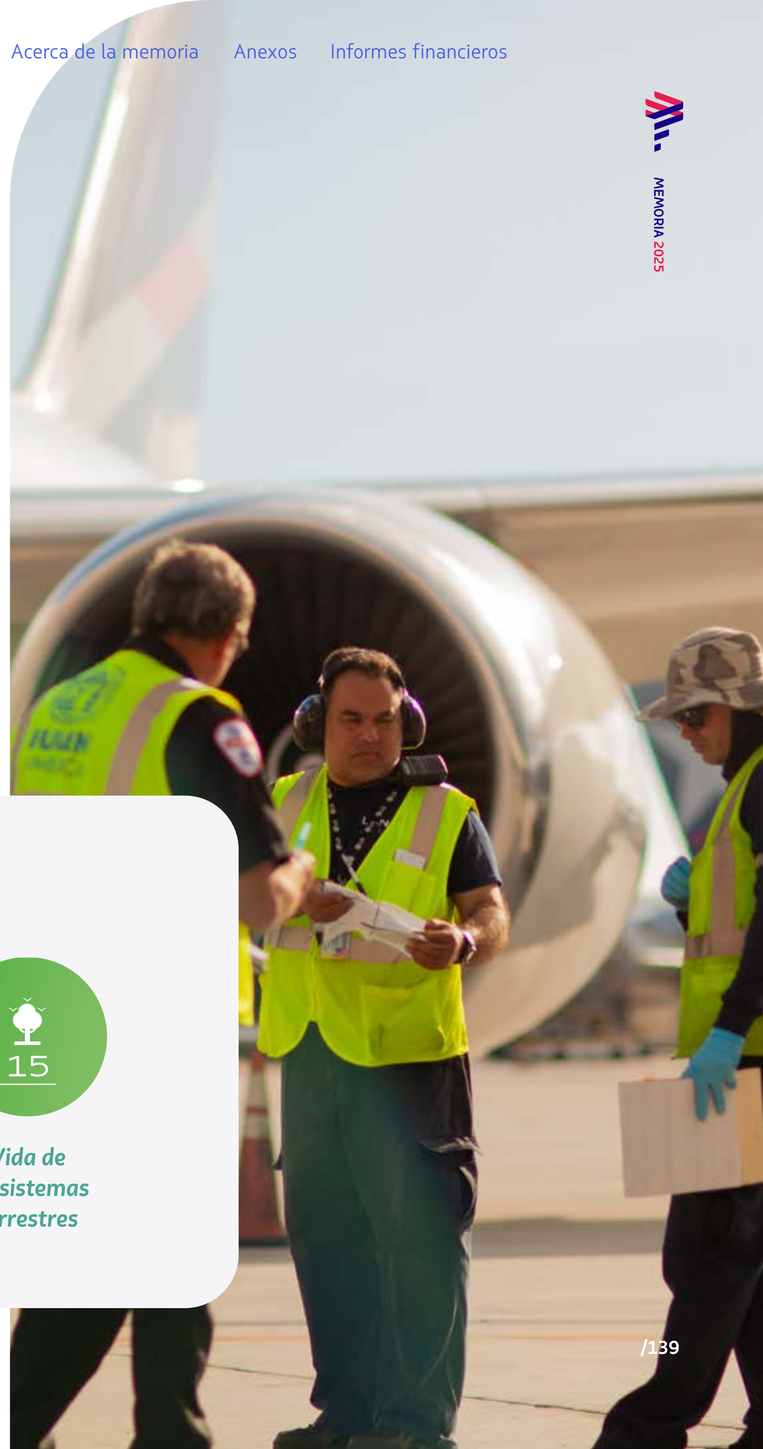
Para el año 2026, LATAM busca avanzar en mejoras sistémicas del SGA, orientadas a fortalecer los estándares de gobernanza y control operacional en toda la red. Entre los principales focos se consideran:

- Política Corporativa Integrada de Sostenibilidad, Medio Ambiente, Energía y Gestión de Residuos.
- Fortalecimiento de la gobernanza y la cultura de prevención ambiental, integrando el análisis del contexto y del marco jurídico aplicable.
- Actualización de los Programas de Gestión Ambiental para los aspectos significativos.
- Control preventivo de pasivos ambientales.
- Gestión del desempeño ambiental de proveedores críticos, mediante acompañamiento técnico, fortalecimiento de capacidades y seguimiento.

El pilar de gestión ambiental del grupo LATAM contribuye directamente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas:



Agua limpia y saneamiento | *Energía asequible y no contaminante* | *Producción y consumo responsables* | *Acción por el clima* | *Vida de ecosistemas terrestres*



Conformidad Ambiental

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL

El Sistema de Gestión Ambiental del grupo LATAM se apoya en un enfoque preventivo de cumplimiento legal, orientado a identificar y gestionar oportunamente los requisitos ambientales aplicables a la operación. Este enfoque permite anticipar cambios regulatorios e integrar dichos requisitos en la gestión operacional, fortaleciendo los mecanismos de control y trazabilidad de las obligaciones legales en los mercados domésticos.

Este trabajo se focalizó en los aspectos ambientales críticos de la operación, incluyendo agua, emisiones, residuos, sustancias peligrosas y contingencias ambientales, así como en el fortalecimiento de los protocolos de verificación aplicables a las actividades propias y tercerizadas, con el objetivo de asegurar la efectividad de los controles y reducir riesgos de incumplimiento.

Modelos de Cumplimiento Ambiental

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL

Todas las filiales del grupo LATAM poseen un procedimiento y programa de gestión ambiental para la identificación y evaluación del cumplimiento de obligaciones ambientales, aplicables según las actividades desarrolladas en cada país y por operador (pasajeros y carga).

En 2024, se actualizó la matriz de riesgos ambientales aplicables para todas las filiales del grupo LATAM, incorporando una evaluación integral que abarca las dimensiones ambiental, comunitaria, legal y regulatoria, económica, reputacional y de biodiversidad. Para el 2026 se prevé una nueva actualización de esta matriz, fortaleciendo el enfoque sobre el riesgo regulatorio.

El cumplimiento de los requisitos legales y los plazos de implementación de las acciones se rigen por lo establecido en la normativa aplicable en cada jurisdicción. Las distintas áreas del grupo LATAM, bajo el liderazgo del equipo de Sostenibilidad - Pilar Gestión Ambiental, son las responsables de asegurar dicho cumplimiento normativo en el ámbito de sus operaciones.

El avance del cumplimiento de las obligaciones ambientales del grupo LATAM es revisado periódicamente por el equipo de Sostenibilidad, Legal y Riesgos, como parte de los procesos regulares de seguimiento y control interno.

Biodiversidad y control ambiental

Como parte del fortalecimiento de su gestión ambiental, durante 2025 el grupo LATAM comenzó a incorporar la biodiversidad como un aspecto significativo en su gestión en sostenibilidad, utilizando como insumo la información generada en iniciativas específicas de conservación y soluciones basadas en la naturaleza, desarrolladas principalmente en el marco de la gestión del cambio climático y del pilar de valor compartido.

En particular, los proyectos de mitigación y conservación vinculados al portafolio climático del grupo incorporan metodologías sistemáticas de monitoreo de biodiversidad, orientadas a evaluar la integridad de los ecosistemas protegidos y la evolución de sus condiciones ecológicas.

Durante 2025, estos sistemas de monitoreo abarcaron 90 predios y 83.724 hectáreas, y generaron más de 17.000 registros ecoacústicos equivalentes a 286 horas de monitoreo, los cuales son utilizados como evidencia técnica para evaluar el estado y la evolución de los ecosistemas protegidos y respaldar la efectividad de las medidas de conservación y mitigación basadas en la naturaleza. La información generada es documentada y sistematizada, asegurando su trazabilidad y disponibilidad para procesos de verificación y reporte bajo estándares internacionales.

La información generada en estas iniciativas ha contribuido a mejorar la comprensión técnica de los ecosistemas relevantes y de la biodiversidad asociada, así como de las posibles implicancias ambientales en los territorios donde el grupo desarrolla proyectos de conservación. Estos antecedentes constituyen un insumo para la

90 PREDIOS Y

83.724 HA

Monitoreadas que generaron más de 17.000 registros ecoacústicos

Éstos datos son utilizados como evidencia técnica para evaluar el estado y la evolución de los ecosistemas protegidos y respaldar la efectividad de las medidas de conservación y mitigación basadas en la naturaleza.

gestión y el análisis de riesgos, en coherencia con la Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM.

Este enfoque contribuye a reforzar el carácter preventivo del SGA del grupo LATAM, al mejorar la calidad y consistencia de la información ambiental disponible, particularmente en materias vinculadas a la gestión del cambio climático y biodiversidad.

Adicionalmente, este enfoque se complementa con el compromiso del grupo LATAM de no deforestación, que prohíbe la adquisición de productos provenientes de áreas deforestadas ilegalmente y busca evitar impactos en sitios de biodiversidad de importancia nacional o mundial, constituyendo un marco corporativo de referencia para la gestión ambiental y la relación proveedores críticos.

Finalmente, cabe mencionar que el grupo LATAM es signatario de la Declaración del Palacio de Buckingham, comprometiéndose a prevenir, detectar y reportar el tráfico ilegal de fauna y flora silvestres. Adicionalmente, en noviembre de 2025, líderes de LATAM en Brasil adhirieron a los LATAM Business Leaders' Principles Against Environmental Crime, reforzando el marco de compromisos del grupo en materia de prevención de delitos ambientales, deforestación ilegal y protección de la biodiversidad, mediante la colaboración con autoridades, pares del sector y otros actores relevantes.

Este enfoque permite fortalecer la base técnica y conceptual para comprender los impactos e implicancias de la biodiversidad en la operación del grupo, y sienta las bases para su integración progresiva en los procesos de gestión y de reporte corporativo, en coherencia con la estrategia de sostenibilidad y los compromisos asumidos por LATAM.

[1] *Considera el Registro Público de Sanciones de la Superintendencia de Medio Ambiente en Chile y órganos equivalentes en otras jurisdicciones.*

Multas, sanciones ejecutoriadas y responsabilidad ambiental

NCG 519: 8. CUMPLIMIENTO LEGAL Y NORMATIVO: 8.3 MEDIOAMBIENTAL
GRI 2-27

En el 2025, bajo el reporte de procesos ambientales requerido por la Norma de Carácter General N°519, el grupo LATAM no tiene multas pendientes y tuvo 3 sanciones ejecutoriadas y/o responsabilidad ambiental acumulada durante el citado año[1] por un valor de US$17.763. Por otro lado, se mantienen los 3 programas de cumplimiento aprobados años anteriores, sin programas de cumplimiento ejecutados o finalizados el 2025. Finalmente, cabe mencionar que no se requirieron planes de reparación por daño ambiental durante el año.

Recursos Naturales

La gestión de los recursos naturales en el grupo LATAM se orienta a asegurar el uso eficiente del agua y energía, considerando las particularidades operativas del sector aéreo, las localidades donde operamos y las responsabilidades diferenciadas en instalaciones propias y concesionadas.

** Sistema de Gestión Ambiental (SGA): Se mantiene el porcentaje de las instalaciones que cuentan con un SGA certificado.*
Conformidad NCG 519 – 8.3 cumplimiento legal medioambiental GRI 2-27: Durante el período se registraron dos sanciones administrativas ejecutoriadas en Brasil y Chile, ambas asociadas a materias de carácter formal en procesos de cumplimiento regulatorio.
Los casos fueron oportunamente regularizados, las multas pagadas y no se generaron impactos ambientales.
No se registraron otras sanciones ambientales ejecutoriadas durante el período.



Agua

Identificación de fuentes y uso del agua

En los cinco mercados principales donde opera el grupo LATAM —Chile, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú— se identifican las fuentes de agua destinadas al consumo humano e industrial en las distintas instalaciones y operaciones. En la mayoría de los casos, estas fuentes se encuentran ubicadas dentro de áreas concesionadas de aeropuertos, por lo que el mantenimiento de la infraestructura hidráulica principal y las mejoras en las redes de distribución no son de responsabilidad directa de la compañía. No obstante, en aquellas instalaciones propias bajo su control, LATAM gestiona el mantenimiento de la infraestructura hídrica como parte de su Sistema de Gestión Ambiental, realizando las reparaciones necesarias para prevenir fugas y pérdidas de agua.

Eficiencia hídrica e infraestructura

Como parte de su enfoque de mejora continua, el grupo LATAM ha mantenido acciones orientadas a optimizar la eficiencia hídrica en su infraestructura, incorporando dispositivos de bajo consumo y soluciones de control como temporizadores en lavamanos, duchas, áreas de comedor y espacios operacionales. Asimismo, ha impulsado iniciativas para reducir el consumo de agua, entre ellas la adquisición de maquinaria y equipos con menor requerimiento hídrico. Estas medidas buscan reducir el consumo sin afectar la continuidad ni la seguridad de las operaciones.

Gestión de aguas residuales

Todas las aguas residuales generadas en las operaciones del grupo LATAM son tratadas de acuerdo con la normativa aplicable. Este tratamiento se realiza ya sea de manera interna, mediante sistemas como cámaras de separación o plantas de tratamiento propias, o externamente a través de concesionarios aeroportuarios y/o plantas de tratamiento municipales, asegurando el cumplimiento de los estándares ambientales vigentes.

Reutilización y reciclaje de agua

En la filial de Brasil se han implementado sistemas de recolección y almacenamiento de aguas lluvias, las cuales son reutilizadas como agua de proceso, contribuyendo a disminuir la extracción y el uso de agua dulce en determinadas operaciones.



Extracción y consumo de agua[1]

GRI 303-3

CSA - CONSUMO DE AGUA

	Unidad	2022	2023	2024	2025
Extracción: Total de abastecimiento de aguas municipal	*Millón de m3*	*0,086*	*0,272*	*0,189*	*0,191*
Extracción: Agua fresca (lagos y ríos, etc.)	*Millón de m3*	*0*	*0*	*0*	*0*
Extracción: Aguas subterráneas	*Millón de m3*	*0*	*0*	*0,076*	*0,084*
Descarga: Agua devuelta a su fuente de extracción, a mayor o similar calidad a la extraída	*Millón de m3*	*0*	*0*	*0,004*	*0,004*
Total consumo de agua fresca	***Millón de m3***	**0,086**	**0,272**	**0,262**	**0,271**

[1]*Tendencia de datos*
Durante 2025, el consumo total de agua alcanzó 0,271 millones de m³, lo que representa un aumento de 3,4% respecto del año anterior. Esta variación es consistente con el crecimiento operacional del período, reflejado en el aumento de 8,2% en RPK y 2,2% en RTK.

El comportamiento del consumo de agua responde a la implementación del Programa de Gestión Ambiental de Agua del SGA que incorpora control de fuentes subterráneas, retorno de aguas tratadas y mejoras continuas en eficiencia hídrica operacional.

Energía

Sistema de Gestión de Energía y auditorías

Durante 2025, en los tres operadores de la filial de Chile, se avanzó en la implementación del Sistema de Gestión de Energía implementado el año anterior. Como parte de este proceso, se llevó a cabo una auditoría energética interna, realizada por una empresa externa autorizada por el Ministerio de Energía de Chile, con el objetivo de identificar oportunidades de mejora del desempeño energético y verificar la correcta implementación del sistema.

Objetivos y planificación energética

La determinación de los objetivos asociados al ahorro y desempeño energético se encuentra descrita en el Manual del Sistema de Gestión Ambiental, que es de carácter público. Para el componente energético, el grupo LATAM cuenta además con un Programa de Gestión Energética específico, que define lineamientos, metas y responsabilidades para la gestión del consumo de energía.

Acciones para la reducción del consumo energético

De acuerdo con la línea base energética del grupo, el mayor consumo de energía se concentra en las operaciones de vuelo, por lo que las principales iniciativas de reducción son lideradas por el equipo de Combustible de LATAM. Estas acciones se orientan a optimizar el uso de combustible y mejorar la eficiencia operativa de la flota.

En paralelo, otras áreas del grupo han implementado iniciativas complementarias para reducir el consumo energético en instalaciones terrestres, tales como el fomento de la luminosidad natural en nuevas instalaciones, la incorporación de sensores de movimiento, el uso de climatizadores eficientes en sistemas de aire acondicionado, entre otros.

Evaluación del desempeño energético

El desempeño energético del grupo LATAM es monitoreado a través de indicadores definidos en el Sistema de Gestión de Energía los cuales permiten evaluar el progreso en la reducción del consumo energético respecto de una línea base establecida.

De manera complementaria, el grupo monitorea la composición de su consumo energético. Durante 2025, el uso de energía de fuentes renovables representó un 0,30% del consumo energético total de la matriz energética del grupo.

Consumo de energía eléctrica e intensidad energética

GRI 302-1, 302-3

	Consumo (MWh)	Intensidad energética (MWh / FTE*)
2022	57.419	1,7
2023	49.721	1,4
2024	45.851	0,76
2025	35.476	1,95

*Acrónimo en inglés que significa "empleado de tiempo completo"

Consumo interno de energía[1]

GRI 302-1

CSA - CONSUMO DE ENERGÍA

Energía no renovable	Unidad	2022	2023	2024	2025
Combustible de aviación	TJ	133.991,16	156.368,83	178.292,50	193.335,19
Gasolina	TJ	162,53	5,16	68,62	10,35
Diesel	TJ	67,49	111,20	117,05	61,49
Gas licuado de petróleo	TJ	8,75	366,17	7,22	7,44
Gas natural	TJ	0,02	0,00	0,00	0,00
Electricidad [2]	TJ	132,52	122,33	89,02	52,31
Total energía no renovable	**TJ**	**134.362,47**	**156.973,69**	**178.574,41**	**193.466,78**

Energía renovable	Unidad	2022	2023	2024	2025
Etanol	TJ	0	0,08	0,01	0,12
Electricidad [2]	TJ	74,19	56,66	76,04	75,4
Combustible Sostenible de Aviación (SAF)	TJ			116,74	509,64
Total energía renovable [3]	**TJ**	**74,19**	**56,74**	**192,79**	**585,16**
Total	**TJ**	**134436,66**	**157030,43**	**178767,2**	**194051,94**

[1] *Nota metodológica:*
Las cifras de consumo eléctrico correspondientes a 2022, 2023 y 2024 fueron reexpresadas tras una revisión interna que permitió ajustar la clasificación y consolidación de datos de una filial en Brasil. Los ajustes no impactan metas estratégicas ni información financiera reportada.

Tendencia 2025:
En 2025, el consumo interno de energía del grupo LATAM totalizó 194.051,95 TJ, lo que representa un incremento del 8,34% respecto de 2024. Este aumento es consistente con la expansión del negocio, reflejada en un crecimiento del 8,2% en el tráfico de pasajeros (RPK) y del 2,2% en las operaciones de carga (RTK). El combustible de aviación continúa representando más del 99% del consumo energético total. El uso de energía renovable alcanzó 75,52 TJ, manteniéndose estable respecto del ejercicio anterior.

[2] *La electricidad consumida proviene de diversas fuentes, y la proporción de participación de cada una varía anualmente según la composición de la red eléctrica de cada país.*

[3] *En años anteriores, se consideraba la proporción de energía renovable de la matriz energética de cada país para calcular el consumo renovable del grupo LATAM, ya que la energía se adquiere a través de dichas matrices. Sin embargo, a partir de 2023, solo se reporta como energía renovable aquella que cuenta con certificados que acrediten su origen renovable.*

Consumo de combustibles

SASB TR-AL-110A.3

NCG 519: 9 SOSTENIBILIDAD -9.1 MÉTRICAS SASB

CSA - CONSUMO DE COMBUSTIBLE PARA TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

	Unidad	2022	2023	2024	2025
Eficiencia en combustible	*Litros/100 RTK*	*30,0*	*29,8*	*29,2*	*29,0*
Operación de pasajeros	*Litros/100 RTK*	*3,7*	*3,1*	*3,0*	*3,0*
Operación de carga	*Litros/100 RTK*	*22,1*	*23,1*	*23,1*	*22,9*
Consumo de combustible	*GJ*	*133.991.160*	*156.368.834*	*178.292.500*	*193.335.196*
Porcentaje de combustibles alternativos	*%*	*0*	*0*	*0*	*0*
Porcentaje de combustible sostenible	*%*	*0*	*0*	*0,07 %*	*0,14%*

RTK: Acrónimo en inglés que significa "toneladas-kilómetro rentadas"

Consumo de energía eléctrica 2025

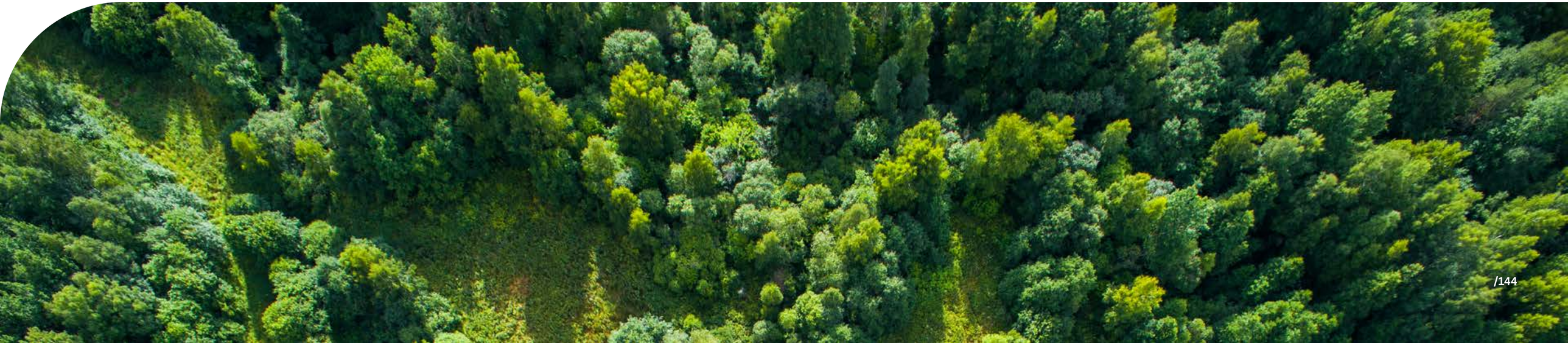
Fuentes renovables 20.945 MWH

59,04 %

Fuentes no renovables 14.531 MWH

40,96 %

Basado en información de la composición de la matriz energética de cada país donde opera el grupo LATAM, 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.



Contaminantes atmosférico locales y ruido

El grupo gestiona sus emisiones atmosféricas locales, impactos por ruido y residuos en cumplimiento de la normativa aplicable en los países donde opera, así como de estándares y compromisos voluntariamente adoptados. Estos aspectos se abordan a través del Sistema de Gestión Ambiental (SGA), que establece controles operacionales, monitoreo periódico y mecanismos de mejora continua orientados a prevenir y mitigar impactos ambientales asociados a la operación aérea y en tierra.

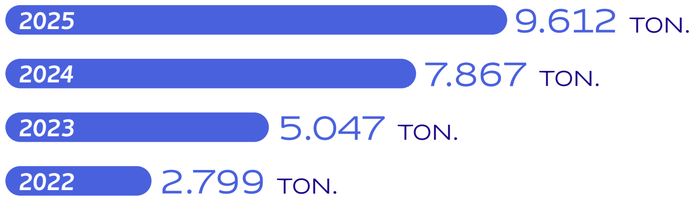
En cuanto al ruido, se realizan mediciones de ruido ambiental de acuerdo con la frecuencia y metodología establecidas en las distintas normativas existentes en los países.

En materia de residuos, durante 2025 se registró un aumento en los volúmenes reportados, explicado principalmente por el fortalecimiento de los sistemas de gestión y trazabilidad implementados por el grupo, lo que permitió ampliar el alcance y precisión en la captura de datos. Este ajuste responde a una mejora metodológica y no necesariamente a un incremento proporcional en la generación física de residuos.

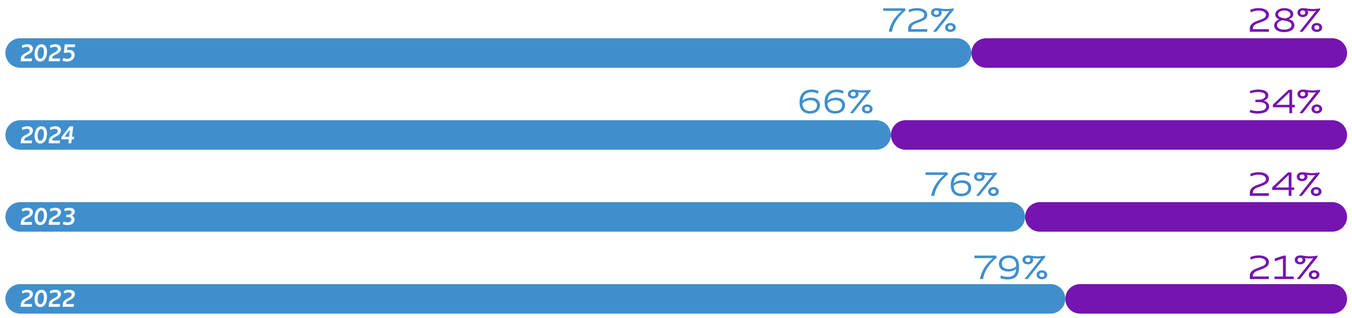
Residuos

GRI 306-3

Total de residuos generados



Porcentaje de residuos NO peligrosos *Porcentaje de residuos peligrosos*



Reducción de residuos peligrosos

Durante el período, se fortaleció la segregación en origen de sustancias químicas, con el objetivo de evitar la contaminación cruzada y mejorar su gestión. Asimismo, se fortaleció el proyecto FEFO (First Expire, First Out) para la gestión de inventarios de productos químicos, evitando la generación de residuos peligrosos asociados a vencimientos.

Destino de residuos en 2025

GRI 306-3, 306-4, 306-5
CSA - ELIMINACIÓN DE RESIDUOS

	Unidad	Peligrosos	No peligrosos	Total
Residuos no destinados a eliminación	*t*	*139*	*3.287*	*3.425*
Preparación para reutilización	*t*	*39*	*142*	*181*
Reciclado [1]	*t*	*100*	*2.353*	*2.453*
Otras operaciones de valorización [1]	*t*	*—*	*792*	*792*
Residuos destinados a eliminación [1]	*t*	*2.576*	*3.610*	*6.186*
Incineración (con recuperación energética) [1]	*t*	*348*	*369*	*717*
Incineración (sin recuperación energética) [1]	*t*	*169*	*1*	*170*
Traslado a relleno sanitario [1]	*t*	*409*	*3.226*	*3.636*
Otras operaciones de eliminación [1]	*t*	*1.650*	*14*	*1.663*
Total residuos	***t***	***2.715***	***6.898***	***9.612***

[1] *Fuera de las instalaciones.*

Nota: Los datos de residuos corresponden principalmente a instalaciones con operación propia y cuentan con respaldo documental de disposición. El manejo de residuos se gestiona bajo el Sistema de Gestión Ambiental (SGA), asegurando trazabilidad y cumplimiento normativo.

Las 1.650 t de residuos peligrosos desechados por otras vías corresponden a su disposición en rellenos de seguridad autorizados. En 2025, los residuos peligrosos destinados a eliminación totalizaron 2.576 toneladas. Asimismo, 139 toneladas fueron gestionadas mediante procesos de valorización y recuperación en instalaciones autorizadas, en cumplimiento de la normativa ambiental vigente.



GESTIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB
GRI 3-3

En el marco de su estrategia de transición climática, el grupo mantiene la aspiración de alcanzar emisiones netas cero al 2050 y, en línea con la evolución científica, tecnológica y regulatoria, actualizó su hoja de ruta al 2030, fortaleciendo la definición de métricas intermedias y mecanismos de seguimiento.

En 2025 se establecieron dos objetivos complementarios de desempeño: (i) buscar reducir la intensidad de emisiones a 71,34 kg CO_2 por cada 100 RTK al 2030, respecto de 2019, y (ii) buscar gestionar acumuladamente 10,8 millones de toneladas de CO_2 entre 2019 y 2030, priorizando reducciones directas en la operación a través de eficiencia operacional, renovación de flota y uso de combustibles sostenibles por sobre mecanismos de compensación.

Transición climática

2050
NET ZERO

Aspiración de largo plazo
Alcanzar emisiones netas cero al 2050

En línea con la evolución científica, tecnológica y regulatoria, el grupo actualizó su hoja de ruta al 2030, fortaleciendo la definición de métricas intermedias y mecanismos de seguimiento.

Meta intermedia 2030
71,34 kg CO_2 / 100 RTK

10,8 millones

de toneladas de CO_2 gestionadas entre 2019 y 2030

Priorizando reducciones directas en la operación a través de eficiencia operacional, renovación de flota y uso de combustibles sostenibles por sobre mecanismos de compensación.

73,88 kg CO_2/100 RTK

Intensidad de emisiones durante el año 2025

Durante 2025, el grupo alcanzó una intensidad de 73,88 kg CO_2/100 RTK, cumpliendo la meta anual establecida en su trayectoria de transición y manteniéndose alineado con la curva proyectada hacia 2030. En términos comparativos, esta intensidad fue aproximadamente 10% más eficiente que el promedio de la industria, de acuerdo con la información más reciente publicada por IATA, medida en kg CO_2/100 RTK.

La estrategia climática del grupo LATAM se estructura en torno a cuatro enfoques de gestión que orientan la toma de decisiones y la asignación de recursos: **(i) eficiencia operacional, (ii) uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF), (iii) incorporación de nuevas tecnologías y flota de última generación, y (iv) compensación de emisiones** como medida complementaria, principalmente a través de soluciones basadas en la naturaleza, tecnologías limpias y programas desarrollados junto a clientes.

Durante 2025, el grupo LATAM consolidó avances concretos en cada una de estas líneas de trabajo. El programa LATAM Fuel Efficiency, durante el 2025, alcanzó una mejora de eficiencia de 0,6% equivalente a 79.114 toneladas de CO2 evitadas y 8,27 millones de galones de combustibles ahorrados. Estas mejoras contribuyen también a la gestión de costos, al reducir el consumo de combustible, uno de los principales componentes del gasto operacional y a la vez, disminuir las emisiones asociadas. El programa acumula desde 2010 6.4 millones de toneladas de CO_2 evitadas y más de 671 millones galones de combustible ahorrados. En el período, además, se profundizaron medidas orientadas a la reducción de emisiones en origen.



En paralelo, el programa de SAF para clientes corporativos se consolidó como una oferta estructurada, sustentada en un sistema de gestión auditado y verificado por terceros independientes especializados en la materia y basado en los criterios de las ISO 14065:2020; 14064-3:2019 y 17029:2019.

En cuanto a iniciativas junto a clientes, durante 2025 las iniciativas desarrolladas permitieron gestionar emisiones mediante la asignación de atributos ambientales de Combustible Sostenible de Aviación (SAF) y la compensación voluntaria a través de créditos de carbono, bajo esquemas trazables y verificados por terceros. En este marco, se implementó la primera iniciativa combinada en el negocio de carga junto a Logistik Alliance Group, gestionando cerca de 575 toneladas de CO2, y se ejecutó el primer chárter corporativo con gestión de emisiones para PONANT, comprometiendo una reducción estimada de 160 toneladas de CO2 mediante la asignación de 22.400 galones de SAF.

De forma complementaria, las iniciativas voluntarias de compensación implementadas junto a clientes durante 2025 permitieron compensar un total de 57.797 tCO_2e.

Durante el año, el grupo LATAM avanzó en su gestión regulatoria y de riesgos climáticos. En 2025 se completó la verificación independiente de la huella de carbono corporativa 2024 bajo la norma ISO 14064-1:2018 y se verificaron exitosamente los reportes asociados a los esquemas CORSIA, EU ETS y RefuelEU para los operadores sujetos a dichos regímenes. Asimismo, se avanzó en la preparación para la primera fase de cumplimiento de CORSIA 2024–2026, incorporando este esquema como riesgo de transición en las matrices corporativas y actualizando los análisis de exposición a costos futuros, bajo lineamientos de integridad ambiental y criterios definidos para la selección de programas y modalidades de contratación.

Adicionalmente, LATAM mantuvo un rol activo en la discusión técnica sectorial, participando en instancias multilaterales de la OACI y en las diversas mesas técnicas convocadas en los países donde opera.

En este contexto, el grupo LATAM reafirma su compromiso de reducir progresivamente sus emisiones de CO_2 por RTK, priorizando la reducción de emisiones en origen y utilizando la compensación como una herramienta complementaria dentro de su estrategia de gestión del cambio climático.

Oportunidades para el 2026

Para 2026, el grupo LATAM continuará avanzando en la reducción de emisiones, con foco en disminuir su intensidad de emisiones de CO2, buscando mantener una tendencia a la baja, en línea con la meta definida hacia 2030. Este avance se apoyará en mejoras operacionales, renovación y mayor eficiencia de flota y a su vez, buscando incrementar el consumo de SAF, a medida que aumente su disponibilidad y las condiciones habilitantes. Como medida complementaria seguiremos apoyando iniciativas de conservación de ecosistemas y proyectos estratégicos para la región, que nos permitan compensar parte de las emisiones que hoy no se pueden reducir en las operaciones.

Actualización de Meta

En un contexto técnico y regulatorio cada vez más exigente, el grupo LATAM actualizó su marco de metas climáticas de mediano y largo plazo, con el objetivo de alinearlo con los desarrollos científicos más recientes y con las mejores prácticas internacionales de la industria aérea. En este proceso, el grupo mantiene su aspiración de alcanzar emisiones netas cero al 2050, ajustando sus objetivos intermedios para mejorar la precisión, trazabilidad y comparabilidad del desempeño climático.

Hasta 2024, las metas se estructuraban en torno a compromisos absolutos de crecimiento y compensación de emisiones respecto de 2019. La actualización realizada en 2025 introduce un enfoque basado en intensidad de emisiones y emisiones netas gestionadas, más coherente con los estándares técnicos actuales y con las exigencias de actores científicos, regulatorios y financieros.

A partir de esta revisión, LATAM definió dos objetivos climáticos al 2030: reducir la intensidad de emisiones a 71,34 $kgCO_2$/100 RTK, lo que representa una disminución del 6% respecto de 2019, y gestionar de forma acumulada 10,8 millones de toneladas de CO_2 entre 2019 y 2030, considerando las emisiones evitadas por eficiencia operativa y renovación de flota, las reducciones asociadas al uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF) y las compensaciones como medida complementaria.

Este marco reafirma el enfoque del grupo LATAM en priorizar la reducción de emisiones en origen mediante acciones operacionales y tecnológicas, complementadas por el uso gradual de combustibles sostenibles de aviación SAF. La compensación se mantiene como una herramienta complementaria dentro del plan de transición climática.

Con esta actualización, LATAM consolida una hoja de ruta alineada con la sostenibilidad del negocio, la conectividad regional y su aspiración de largo plazo hacia el Net Zero 2050.

El pilar Gestión del Cambio Climático contribuye con los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):



Acción por el clima

Vida de ecosistemas terrestres

Alianzas para lograr los objetivos



Principales enfoques para mitigar el Cambio Climático

Estas cuatro palancas constituyen el marco operativo que permite avanzar de forma estructurada hacia la meta 2030 y la aspiración de emisiones netas cero al 2050.

01 *Eficiencia operacional*

02 *Nuevas tecnologías*

03 *Combustibles sostenibles de aviación*

04 *Compensación de emisiones*

A continuación se detallan los principales programas e iniciativas asociadas a cada enfoque.

01

Eficiencia operacional

Desde su implementación en el 2010 y hasta 2025, el programa ha permitido acumular mejoras sostenidas en la eficiencia del uso de combustible de aviación y en la reducción de emisiones, evitando la emisión de más de 6.4 millones de toneladas de CO_2 y dejando de consumir 671 millones de galones de combustible desde su inicio.

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA
GRI 3-3

La eficiencia operacional continúa siendo una de las principales palancas de reducción de emisiones del grupo LATAM y un componente estructural de su estrategia de cambio climático. A través de la mejora continua de procesos, la optimización del uso de combustible y la incorporación de tecnologías operacionales, el grupo LATAM busca reducir las emisiones en origen y mejorar el desempeño por unidad transportada contribuyendo a la eficiencia y competitividad del negocio.

Fuel Efficiency

El programa corporativo Fuel Efficiency de LATAM, iniciado en 2010, constituye un eje central de las iniciativas de eficiencia operacional del grupo. A través de este programa se implementan medidas orientadas a la reducción del consumo de combustible, tales como:

- La optimización de rutas y perfiles de vuelo.
- La gestión de peso a bordo.
- El uso más eficiente de la APU y de energía en tierra.
- La adopción de tecnologías que mejoran el desempeño aerodinámico de la flota.

Estos resultados reflejan el desempeño del grupo LATAM en términos de intensidad de emisiones, medida como toneladas de CO_2 por RTK.

Durante los últimos períodos, el programa incorporó nuevas iniciativas, como la instalación de la membrana AeroShark en aeronaves seleccionadas, tecnología que mejora la aerodinámica en los aviones y con ello reduce el consumo de combustible y las emisiones. Asimismo, se actualizaron procedimientos operacionales y se fortaleció el uso de herramientas digitales avanzadas. Éstas incluyen modelos predictivos y analítica de datos que permiten estimar con mayor precisión las necesidades de combustible y entregar información en tiempo real a las tripulaciones, apoyando una toma de decisiones más eficiente en la operación diaria.

El programa Fuel Efficiency se integra explícitamente al nuevo marco de metas climáticas del grupo, constituyéndose como un componente central para la reducción de la intensidad de emisiones y para el cumplimiento de los objetivos climáticos definidos. De esta forma, conecta la eficiencia operacional con los objetivos de sostenibilidad del negocio.

Evitando emisión de

6,4 MM *toneladas de CO_2*

02

Nuevas tecnologías

Renovación de flota

Acuerdo con Embraer

La incorporación de aeronaves de última generación constituye una de las palancas estructurales del grupo LATAM para reducir la intensidad de emisiones y mejorar la eficiencia operativa de largo plazo. En línea con esta estrategia, durante 2025 el grupo anunció el pedido de hasta 74 aeronaves Embraer E195-E2, modelo de nueva generación orientado a fortalecer la conectividad regional con una flota más eficiente desde el punto de vista ambiental y operacional. El Embraer E195-E2 destaca por su mayor eficiencia en el consumo de combustible en comparación con modelos anteriores, lo que se traduce en una reducción potencial de las emisiones por RTK.

De acuerdo con información del fabricante, este modelo ofrece mejoras **hasta 24% más eficiente,** contribuyendo al objetivo del grupo de reducir la intensidad de emisiones de la operación. Asimismo, su diseño y capacidad lo hacen especialmente adecuado para la red regional de LATAM, permitiendo ampliar y optimizar la conectividad en Sudamérica con un menor impacto ambiental relativo.

Pedido de hasta
74
aeronaves Embraer E195-E2

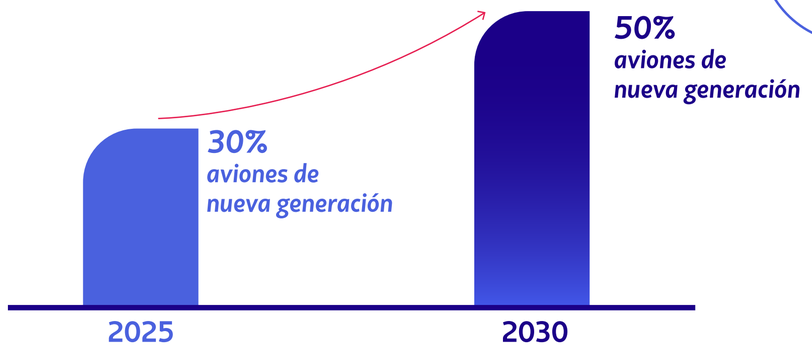
Eficiencia hasta
24%
mayor vs modelos anteriores (según el fabricante)

A320Neo y B787 pueden reducir hasta
20%
emisiones (según fabricantes)

Flota de nueva generación

De igual forma, el grupo continúa reemplazando e incorporando aviones de las familias A320Neo y B787 en sus diferentes modelos, los cuales pueden reducir hasta en un 20% la generación de emisiones de CO2, según datos de sus fabricantes. De esta manera, LATAM continua alineando sus objetivos de negocio y de experiencia del cliente con sus ambiciones de sostenibilidad.

Con esta estrategia, LATAM proyecta aumentar progresivamente la participación de aeronaves de última generación en su flota, superando el 50% hacia el cierre de la década, en comparación con una participación actual cercana al 30%, en coherencia con su enfoque de eficiencia operativa y sostenibilidad del negocio.



Aviones de nueva generación

~30%
aviones de nueva generación.

20%-25%
más eficientes.



03 Combustibles sostenibles de aviación

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA Y 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS

Los combustibles sostenibles de aviación (SAF) constituyen una de las principales palancas de descarbonización de largo plazo para la industria aérea, aunque su desarrollo a nivel global aún se encuentra en una etapa incipiente. De acuerdo con estimaciones de IATA, en 2024 el SAF representó aproximadamente un 0,3% del combustible de aviación a nivel mundial y cerca de un 0,6% en 2025, reflejando las actuales limitaciones de oferta, costos y escalabilidad.

En este contexto, LATAM continuó incorporando el suministro de SAF en aquellos mercados donde existen mandatos regulatorios y operó un programa para clientes corporativos, orientado a facilitar la reducción de la huella de carbono de los vuelos a través del uso de combustibles sostenibles de aviación y/o de sus atributos mediante las cadenas de custodia.

Considerando el período 2022–2025, el grupo LATAM ha utilizado aproximadamente 3 millones de galones de SAF, lo que ha permitido una reducción acumulada cercana a 23 mil toneladas de CO2 en comparación con el uso de combustible convencional. Si bien en Sudamérica aún no existe producción de SAF a escala comercial, LATAM mantiene un diálogo permanente con proveedores actuales y potenciales, con el objetivo de asegurar condiciones competitivas de suministro y evaluar oportunidades de integración futura, incorporando progresivamente el SAF como parte de su estrategia de reducción de la intensidad de emisiones.

Estudio junto a MIT y Airbus

Durante el 2025, el grupo LATAM transitó desde la elaboración y publicación del estudio independiente titulado Opciones para descarbonizar la aviación en América Latina de manera sostenible, realizado por el MIT y co-financiado por LATAM junto a Airbus, hacia el uso de sus resultados como un insumo técnico para la gestión climática. El estudio fue incorporado para el análisis interno de escenarios climáticos y de políticas de carbono, incluyendo trayectorias de precios del carbono, proyecciones de adopción de SAF y alternativas tecnológicas disponibles para la región.

Asimismo, sus conclusiones fueron utilizadas en el diálogo con autoridades y actores sectoriales en los países cubiertos por la investigación Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú, particularmente en los procesos de discusión de hojas de ruta de SAF, marcos regulatorios de combustibles sostenibles y mecanismos de precio al carbono. Este trabajo sirvió como referencia técnica para la actualización de la estrategia de gestión del cambio climático y del plan de uso de SAF del grupo LATAM, al entregar una visión comparativa de costos, restricciones y oportunidades para la descarbonización de la aviación en América Latina.

Verificación independiente del programa SAF

El programa de Combustibles Sostenibles de Aviación (SAF) de LATAM Airlines Group fue sometido a un proceso de aseguramiento independiente por parte de Normec Verifavia SAS, organismo acreditado internacionalmente. La auditoría verificó el diseño y los lineamientos del programa (Phase I) y establece la realización de auditorías independientes de cada certificado SAF emitido (Phase II), en alineación metodológica con la ISO 14065, ISO 14064-3 e ISO 17029, y en alineación con los marcos GHG Protocol, IATA RP 1678, ICAO CORSIA, SBTi, Smart Freight Centre y el WEF Clean Skies for Tomorrow SAF Certificate Framework. El aseguramiento confirma la trazabilidad de los certificados, la consistencia metodológica de los cálculos de reducción de emisiones y la existencia de controles que eviten la doble contabilización de atributos ambientales.

04 Compensación de emisiones

GRI 3-3

Como parte de su estrategia de gestión del cambio climático, y en coherencia con el enfoque de priorizar la reducción de emisiones en origen, el grupo LATAM utiliza la compensación de emisiones como una medida complementaria, orientada a gestionar aquellas emisiones que no es posible reducir en el corto y mediano plazo mediante eficiencia operacional, renovación de flota o uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF).

CO2Bio: principal proyecto de compensación dentro de la estrategia climática de LATAM

En el marco de la estrategia climática del grupo LATAM, CO_2Bio se posiciona como el principal proyecto de compensación de emisiones, orientado a integrar la gestión climática con la conservación de la biodiversidad, como medida complementaria a la reducción de emisiones en origen.

Al cierre de 2025, CO_2Bio abarca 424.297 hectáreas distribuidas en 481 predios privados, lo que representa un aumento significativo respecto de lo reportado en 2024, tanto en superficie bajo conservación como en número de predios vinculados. Entre 2015 y 2025, el proyecto ha permitido evitar la generación de aproximadamente 3,75 millones de toneladas de CO_2, mediante la conservación de ecosistemas naturales, previniendo la deforestación y la degradación de humedales que actúan como sumideros de carbono.

La conservación de estos ecosistemas genera beneficios directos para la biodiversidad, al proteger hábitats clave para miles de especies de flora y fauna. A través de programas de monitoreo se han identificado más de 750 especies, incluyendo 13 clasificadas como amenazadas o casi amenazadas, como el jaguar, la danta y el oso palmero, además de aves migratorias y especies indicadoras de la salud ecosistémica.

Para asegurar la efectividad de las acciones de conservación, CO_2Bio incorpora metodologías avanzadas de monitoreo de biodiversidad, destacando el uso de monitoreo eco acústico participativo mediante dispositivos AudioMoth. En 2025 se registraron más de 17.000 archivos de audio, equivalentes a 286 horas de grabación, en 90 predios que cubren más de 83.000 hectáreas. El análisis de índices eco acústicos permite generar información técnica para evaluar cambios en la biodiversidad, y realizar un seguimiento continuo sin perturbar los hábitats.

El proyecto genera, además, impactos sociales positivos al integrar a 481 familias como Gestores del Ecosistema, quienes participan activamente en acciones de conservación, restauración ecológica y monitoreo ambiental. Durante 2025 se registraron más de 200 acciones de restauración, junto con iniciativas de reforestación y siembra que abarcan más de 149.000 hectáreas, contribuyendo a la recuperación de ecosistemas degradados y al fortalecimiento de capacidades locales.

Durante el período, se reforzó la trazabilidad ambiental y social del proyecto mediante la actualización de información de créditos verificados, la sistematización de acciones de restauración y la publicación de un informe de biodiversidad que integra resultados de monitoreo eco acústico, desarrollado junto a las comunidades.

Este enfoque permite integrar la compensación de emisiones dentro de un marco de control y gestión ambiental, asegurando la trazabilidad de los resultados y su coherencia con los lineamientos de integridad ambiental definidos por el grupo LATAM.



Gestión regulatoria y riesgos climáticos

Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)

CORSIA, adoptado por la OACI, constituye uno de los principales instrumentos regulatorios de carácter internacional relevantes para el grupo.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó su preparación para el cumplimiento de la primera fase de CORSIA (2024–2026), aplicable a rutas entre Estados adheridos. El grupo utilizó el factor de crecimiento publicado por la OACI para 2024 como insumo clave para estimar las emisiones sujetas a compensación y/o reducción. Este factor, que reflejó un crecimiento del sector superior a las proyecciones iniciales, evidenció la volatilidad del esquema y los potenciales aumentos en los costos de cumplimiento asociados.

Si bien la OACI amplió el número de programas y metodologías elegibles para CORSIA, la disponibilidad efectiva de créditos plenamente elegibles continúa siendo limitada, dado que requieren simultáneamente la aprobación del programa, una Carta de Autorización del país anfitrión y un Ajuste Correspondiente que evite la doble contabilidad con las contribuciones determinadas a nivel nacional (NDC por sus siglas en inglés). Frente a este escenario, durante 2025 LATAM actualizó su análisis de riesgos y costos, incorporando el esquema CORSIA junto con los mandatos de SAF como uno de los riesgos prioritarios de transición en la matriz corporativa de riesgos climáticos, y reforzó el relacionamiento con autoridades, organismos multilaterales y proveedores especializados.

Task Force on Climate-related Disclosures (TCFD)

Desde la perspectiva de gobernanza y divulgación, LATAM utiliza las recomendaciones del TCFD, como marco para estructurar su gestión de riesgos climáticos, y avanza en su alineación progresiva con las normas IFRS S1 e IFRS S2. En este contexto, el grupo se apoya en el ejercicio desarrollado en 2023 que incluyó la identificación y priorización de riesgos y oportunidades climáticas como base para orientar la gestión corporativa.

Dicho ejercicio consideró más de 50 riesgos y oportunidades climáticas potenciales y permitió consolidar una cartera prioritaria de 12 elementos: 9 riesgos físicos y 3 oportunidades de transición. El análisis consideró las principales localidades y aeropuertos donde opera LATAM y se estructuró en matrices por tipo de riesgo y horizonte temporal.

Durante 2025, LATAM avanzó en la incorporación de los riesgos de transición en el sistema corporativo de gestión de riesgos, así como en el fortalecimiento de criterios internos para su evaluación y reporte. El detalle metodológico de los escenarios climáticos, la identificación de riesgos físicos y de transición, y los supuestos utilizados para su evaluación se presentan en los anexos de la Memoria Integrada.

Para más información ver Anexos - Compromiso por la Sostenibilidad - Gestión del Cambio Climático.

Colaboración público-privada en la región

Durante 2025, el grupo LATAM participó de manera sistemática en espacios de colaboración público-privada y foros técnicos sectoriales, orientados a la reducción de emisiones y a la transición climática de la aviación en la región.

En el ámbito internacional, LATAM participó en instancias técnicas coordinadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), incluyendo el Comité de Protección del Medio Ambiente de la Aviación (CAEP), sus grupos de trabajo asociados y el proceso de seguimiento del LTAG Stocktaking, donde se analizan medidas para reducir emisiones mediante mejoras en eficiencia operacional, gestión del espacio aéreo y tecnologías de bajas emisiones.

Asimismo, el grupo continuó su participación en mesas técnicas de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), incluyendo iniciativas como CO2Connect, que buscan mejorar la trazabilidad y estandarización de información climática en la industria aérea.

A nivel regional, LATAM contribuyó al diseño y discusión técnica de marcos habilitantes para combustibles sostenibles de aviación (SAF), participando en la elaboración de hojas de ruta por las filiales en Chile y Colombia, en la discusión de la Ley de Combustibles del Futuro (ProBioQAV) en Brasil, y en el diálogo técnico con autoridades y actores del sector energético, con el objetivo de apoyar el desarrollo de condiciones regulatorias y de mercado para la adopción de SAF en la región.

Huella de carbono

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB: TR-AL-110A.1.
GRI 305
CSA - EMISIONES GEI

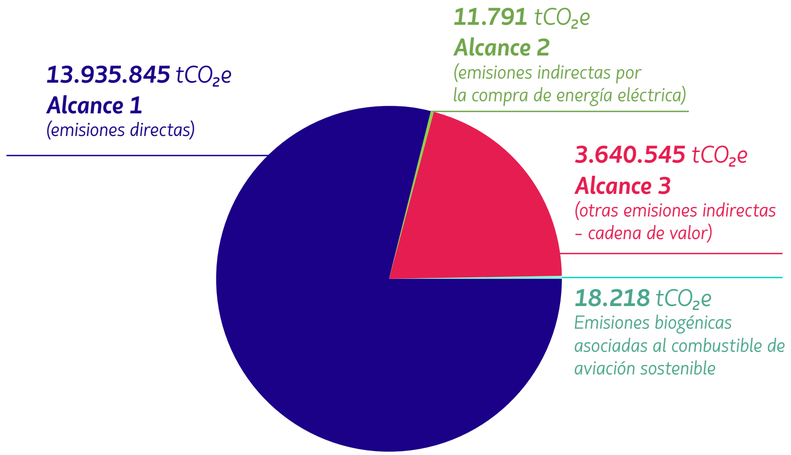
El grupo LATAM monitorea sus impactos en el cambio climático y los resultados de las iniciativas de reducción por medio del inventario de gases de efecto invernadero, el cual es realizado anualmente con base en la norma ISO 14.064 y el Protocolo GHG.

En esta línea, en 2025, las emisiones, en sus tres alcances totalizaron 17.588.180 toneladas de CO2e, un 6,2% más con respecto al 2024, que comparado con el crecimiento de la capacidad consolidada, medida en RTK, de 6,8%, muestra un aumento en la eficiencia. Las emisiones de GEI del grupo LATAM en 2025 se concentran principalmente en las emisiones directas (Alcance 1), que representan el 79,2% de la huella total, de las cuales el 79% proviene del consumo de combustible de aviación. Le siguen las emisiones indirectas (Alcance 3), que constituyen el 20,7% de la huella total, con un 79,6% asociado al consumo de combustible de aviación. Es decir, el 95,6% de las emisiones del grupo están asociadas al consumo de combustible de aviación. Por su parte, las emisiones indirectas derivadas del consumo de electricidad (Alcance 2) representan menos del 0,1% de la huella total.

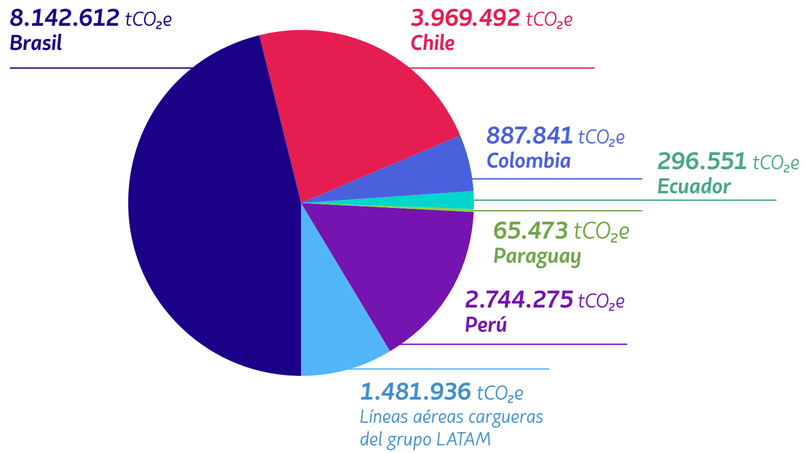
En cuanto a la intensidad de emisiones, la operación total registró una reducción del 0,55%, mientras que específicamente en las operaciones aéreas la disminución fue del 0,50%, ambas cifras en comparación con 2024. Esta reducción responde a las mejoras implementadas por el grupo LATAM en su eficiencia operativa, incluyendo el uso de analítica avanzada para la optimización de rutas de vuelo y el uso de tecnologías avanzadas como AeroShark, que mejoran la aerodinámica de sus aviones. Esto, sumado al plan de renovación de flota, en donde se incorporaron 26 aviones de última generación, que consumen entre un 20 y 25% menos de combustible de acuerdo a datos del fabricante. Estos esfuerzos se reflejan en la disminución de la intensidad de emisiones por pasajero y carga, demostrando el foco del grupo LATAM en la reducción de emisiones. En tanto, en el 2025 el grupo LATAM alcanzó una reducción de 79.114 toneladas de CO2e gracias al programa LATAM Fuel Efficiency.

En total, el grupo LATAM compensó 308.726 toneladas de CO2e en 2025 mediante créditos de carbono provenientes de proyectos de conservación. En particular, la compensación se realizó a través del proyecto ubicado en la Región de la Orinoquía, en Colombia, registrado en el BioCarbon Registry, que emplea la metodología BCR0002 para la cuantificación de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en proyectos REDD+2.

Total *por alcance*



Total *por país*



Comparativo de la actividad 2023-2025

	ALCANCE 1 (tCO_2e)	ALCANCE 2 (tCO_2e)[2]	ALCANCE 3 (tCO_2e)
2023	11.524.420	13.370	3.094.768
2024[1]	13.115.855	16.063	3.429.454
2025	13.935.845	11.791	3.640.545

[1] *Reexpresión 2024 por documentación SAF recibida ex post: En 2024, el SAF consumido fue contabilizado como combustible convencional debido a la ausencia o incompletud de la evidencia requerida (documentos PoS y/o trazabilidad del lote) al momento del cierre. Una vez recibida la documentación posterior al cierre, se procedió a reexpresar las emisiones del año 2024 en conformidad con las recomendaciones de la IATA de contabilidad y reporte de SAF, calculando las emisiones con base en el volumen/masa consumida y el valor de emisiones WTW (LCA) del SAF, y respaldado por los debidos certificados alineados con el sistema International Sustainability and Carbon Certification (ISCC).*
[2] *En 2025 se efectuó una revisión metodológica que permitió ajustar el factor de emisión aplicado a la matriz eléctrica de Brasil. Este ajuste implicó la actualización de las emisiones de Alcance 2 y de los indicadores correspondientes al ejercicio 2024, fortaleciendo la consistencia de la información reportada.*

Otros indicadores de emisiones

GRI 305-4

	Unidad	2023	2024	2025
Intensidad Alcance 1	kg CO_2e/100 RTK	76,14	74,25	73,88
Intensidad Huella total	kg CO_2e/100 RTK	96,68	93,76	93,24
Intensidad de emisiones netas en la operación total	kg CO_2e/100 RTK	92,22	91,51	91,60

Desglose de emisiones indirectas alcance 3

GRI 305-3

CSA - EMISIONES GEI (ALCANCE 3)

	Unidad	2023	2024	2025
Bienes y servicios adquiridos	tCO_2e	380.599	482.083	448.087
Bienes de capital	tCO_2e	251.032	132.625	172.284
Actividades relacionadas con el combustible y la energía (no incluidas en los Alcances 1 o 2)	tCO_2e	2.390.446	2.730.426	2.898.342
Transporte y distribución aguas arriba	tCO_2e	56.606	51.225	94.686
Residuos generados en las operaciones	tCO_2e	1.373	3.401	2.026
Viajes de negocios	tCO_2e	1.055	1.490	1.322
Desplazamientos de los empleados	tCO_2e	13.656	28.205	23.798
Activos arrendados aguas arriba	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Transporte y distribución aguas abajo	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Procesamiento de productos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Utilización de productos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Tratamiento al final de la vida útil de los productos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Activos arrendados aguas abajo	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Franquicias	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Inversiones	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Otros aguas arriba	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Otros aguas abajo	tCO_2e	N/A	N/A	N/A

Nota: En la Memoria Integrada 2024 se informó un total de 398.043 toneladas de CO_2 compensadas. Para efectos de consistencia con el período de reporte, la cifra correspondiente al ejercicio 2024 asciende a 384.083 toneladas de CO_2, excluyendo 13.960 toneladas asociadas a compensaciones reguladas ejecutadas en enero de 2025.



ECONOMÍA CIRCULAR

GRI 3-3, 306-1, 306-2

Para el grupo LATAM, la economía circular trasciende la gestión tradicional de residuos; se orienta a repensar el flujo y el ciclo de vida de los materiales en sus operaciones. Superando el modelo lineal de “usar y desechar”, la compañía enfoca sus esfuerzos en prevenir la generación de residuos desde su origen, prolongar la vida útil de materiales y componentes operativos, e impulsar la reincorporación y valorización de los recursos a lo largo de su cadena de valor.

Este pilar enfoca su gestión en dos objetivos estratégicos medibles: Consolidar la eliminación de plásticos de un solo uso en la operación y avanzar progresivamente hacia la aspiración de ser un grupo cero residuos a rellenos sanitarios. Esta transición hacia modelos más circulares se ejecuta bajo un enfoque realista, en coherencia con las capacidades logísticas, la infraestructura disponible y el entorno regulatorio de los mercados donde el grupo está presente.

Gracias a este enfoque, en los últimos años se han consolidado avances sostenidos, como la eliminación del 97% de los plásticos de un solo uso en las operaciones, la implementación de iniciativas innovadoras en carga, servicio a bordo y otras áreas enfocadas en disminuir los residuos desde la fuente y la expansión progresiva del Sistema de Gestión de Residuos (SGR) en los países donde opera LATAM, permitiendo aumentar la tasa de desvío de residuos de rellenos sanitarios y fortalecer la trazabilidad y la valorización de los materiales.

Hoja de ruta y avances 2025

La hoja de ruta del grupo LATAM para avanzar hacia la aspiración de ser un grupo cero residuos a relleno sanitario considera planes de acción diferenciados según tipo de operación y modelo de gestión, distinguiendo entre operaciones propias y tercerizadas. Pese a las limitaciones estructurales asociadas a la disponibilidad de infraestructura y capacidades locales de reciclaje, la colaboración con aliados estratégicos, proveedores y operadores aeroportuarios se mantiene como un habilitador clave para la implementación de soluciones circulares a escala.

Durante 2025, la ejecución de esta hoja de ruta, apoyada por la estandarización de una metodología interna para medir la cobertura y el desvío de residuos según el volumen operacional (medido en RTKeq), permitió consolidar los siguientes avances:

Desvío de residuos

El grupo LATAM alcanzó un 62% de desvío de residuos de relleno sanitario en las operaciones en tierra.

Definición de cero residuos a relleno sanitario

El concepto de cero residuos[1] a relleno sanitario se entiende como un proceso progresivo de gestión, orientado a reducir de manera continua la generación de residuos y su impacto ambiental, y no como la eliminación total de los desechos. Este enfoque prioriza la prevención desde el diseño, la reutilización, la reparación y la valorización de materiales, reconociendo que la transición hacia modelos más circulares requiere avances graduales y condiciones habilitantes a lo largo del tiempo.

Ampliación del alcance

Durante 2025 se incorporaron 16 nuevas instalaciones al Sistema de Gestión de Residuos, incluyendo operaciones de carga en múltiples bases regionales, instalaciones de mantenimiento, servicios a pasajeros y lounges internacionales como Lima y Bogotá, ampliando significativamente la cobertura operacional del sistema.

Gestión de plásticos

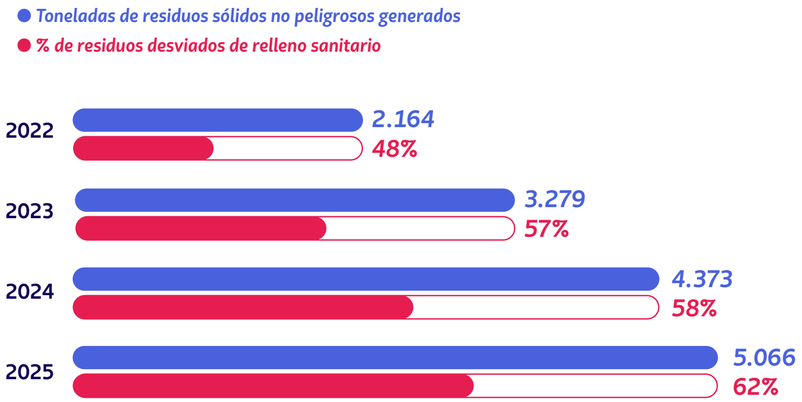
Se mantuvo la eliminación de plásticos de un solo uso, superando las 1.700 toneladas eliminadas (97% de cumplimiento).

Para asegurar la consistencia y la comparabilidad del indicador de desvío de residuos, su cálculo considera exclusivamente las instalaciones propias de LATAM y los terceros de carga de los Home Markets, que cuenten con datos completos del pesaje de residuos reciclables y no reciclables. La meta corporativa abarca la totalidad de los residuos incluidos los generados en vuelo; no obstante, los resultados presentados en este informe se refieren únicamente a instalaciones terrestres.

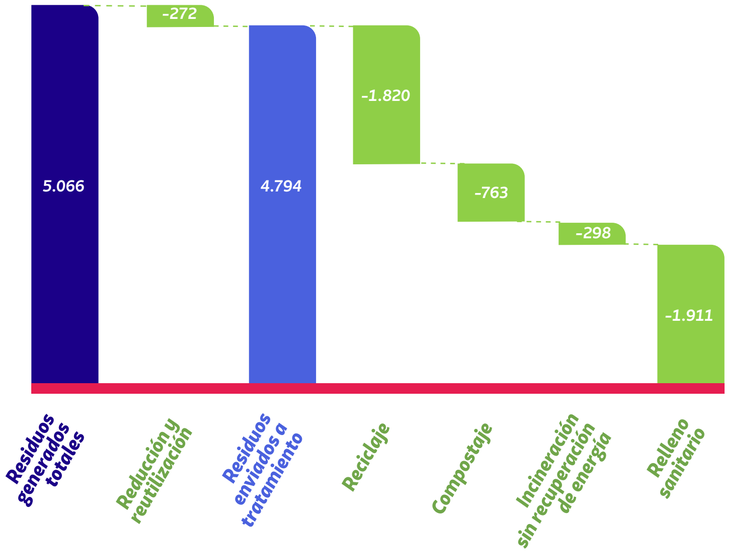
El grupo LATAM alcanzó un 62% de desvío de residuos de relleno sanitario en las operaciones en tierra.

[1] *La definición de “cero residuos” utilizada por el grupo LATAM se alinea con los principios promovidos por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), que enfatizan que el enfoque de cero desechos representa un cambio estructural que exige replantear nuestros patrones de consumo y métodos de producción para reducir la contaminación, conservar los recursos y minimizar la cantidad de residuos que generamos.*

Evolución y disposición de residuos sólidos no peligrosos



Evolución y disposición de residuos sólidos no peligrosos



Nota: Dentro del alcance de Economía Circular, se consideran los residuos sólidos no peligrosos susceptibles de ser enviados a rellenos sanitarios conforme a la normativa, respecto de los cuales el grupo LATAM cuenta con respaldo de pesaje o actas de disposición.

La información presentada no representa la generación total de estos residuos, dado que en algunas instalaciones no se dispone de pesaje completo o documentación de respaldo.

A partir de 2025, el alcance se ajusta para incluir exclusivamente las instalaciones con pesaje completo de residuos (reciclables y no reciclables), considerando únicamente las operaciones en tierra (mantenimiento, carga, oficinas y lounges).*

La tasa de desvío incluye reducción y reutilización, reciclaje, compostaje e incineración con recuperación energética. El detalle de la generación total se presenta en la sección de Gestión Ambiental.

Residuos generados
5.066 TONELADAS

Residuos reducidos o reutilizados
272 TONELADAS

un 5% de los residuos generados.

Residuos valorizados
2.881 TONELADAS

un 57% de los residuos generados.

Residuos desviados
3.153 TONELADAS

un 62% de los residuos generados

El pilar de Economía Circular del grupo LATAM contribuye al cumplimiento de cuatro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas (ONU):



Trabajo decente y crecimiento económico

Industria, innovación e infraestructura

Producción y consumo responsables

Alianzas para lograr objetivos

A continuación, se detallan las principales iniciativas enfocadas en economía circular del año, estructuradas en tres macro-ejes de gestión operativa:

1. Experiencia a bordo y reducción en origen

El grupo LATAM continúa trabajando en repensar el servicio a bordo mediante la innovación y la sustitución de materiales para evitar el desperdicio y la generación de residuos desde su origen.

• ***Innovación y reducción integral del desperdicio de alimentos:*** Durante 2025, LATAM fortaleció su estrategia para mitigar la pérdida de alimentos abarcando el catering a bordo, lounges y casinos corporativos, apoyándose en herramientas de optimización e inteligencia artificial. En el servicio a bordo, el proyecto "Cero Desperdicio" implementó líneas de acción estratégicas:

• ***Over catering:*** Reducción del sobreaprovisionamiento de alimentos perecibles a través de modelos de inteligencia artificial y el uso de datos históricos, que permiten estimar con mayor precisión la cantidad de pasajeros efectivamente embarcados y con ello ajustar la carga de catering. Desde 2024, LATAM estableció como objetivo limitar el sobreaprovisionamiento de alimentos frescos en cabina Economy de vuelos internacionales de más de 3,5 horas a un máximo del 2%, equivalente a aproximadamente 129 toneladas anuales. En 2025, este objetivo se amplió a cabinas superiores, estableciendo un objetivo de 2,8%.

• ***Non-eating:*** Durante 2025 se inició un piloto basado en el análisis de preferencias y comportamientos históricos de los pasajeros, enfocado principalmente en rutas nocturnas de largo alcance, para identificar a quienes optan por no consumir el servicio a bordo y reducir la cantidad de servicios cargados, especialmente en cabinas premium.

• ***Preselect:*** Servicio que permite a pasajeros de cabina Business en rutas internacionales seleccionar su plato principal o la opción "no comeré a bordo" entre 48 y 24 horas antes del vuelo. En 2025, el programa fue implementado en todas las rutas internacionales, alcanzando una tasa de adherencia cercana al 40% y una mejora de 10 puntos porcentuales en la percepción de los pasajeros que utilizaron la herramienta.

Como resultado, durante 2025, con un sobreaprovisionamiento de 2,4%, se logró reducir el desperdicio de catering en un 8,8% respecto a 2024, evitando desperdiciar más de 46.500 servicios de catering (alimentos frescos), equivalentes a 12,7 toneladas de residuos.

2. Medición y trazabilidad

Durante 2025, el grupo fortaleció la medición del desperdicio de alimentos por etapa y tipo de operación, logrando identificar volúmenes específicos asociados a vuelos de largo alcance y regionales (128,2 toneladas y 482.621 comidas desperdiciadas). Esta trazabilidad se reforzó mediante la colaboración estructurada con proveedores de catering, operadores de loungesy gestores de residuos, asegurando la mejora continua en la cadena de valor.

Sumado a lo anterior se mantuvieron iniciativas como:

• ***Reinyección de materiales y alimentos no perecibles sellados:*** Se continuó con la reinyección de elementos tales como snacks, bebidas, condimentos y utensilios que, tras controles de calidad, son reincorporados a la operación.

• ***Gestión de Plásticos de un Solo Uso:*** El grupo consolidó la eliminación del 97% de los plásticos de un solo uso dentro del alcance definido, manteniendo la reducción acumulada de más de 1.738 toneladas. El rediseño de la cabina Business implementado en diciembre de 2025 reforzó estos lineamientos, incorporándolos como un criterio estructural obligatorio. El 3% restante corresponde a elementos que por razones legales, sanitarias, operacionales o por falta de alternativas viables en el mercado no han podido ser reemplazados.

• ***Recicla tu Viaje:*** Orientado al reciclaje de residuos del servicio a bordo, el programa se amplió durante el 2025, incorporando botellas plásticas en Ecuador (Quito) y botellas y Tetra Pak en Perú (Lima). Operativo en cinco países, logró reciclar más de 292 toneladas de residuos durante el año.

3. Operaciones en tierra, carga y cadena de valor

La circularidad de LATAM se extiende a las operaciones técnicas y de servicio al pasajero, involucrando activamente a proveedores críticos.

• ***Proyecto Fénix:*** Orientado a extender la vida útil de componentes aeronáuticos reduciendo la generación de residuos y promoviendo la reutilización de materiales de alto valor técnico. Mediante la reparación de cinturones de seguridad y chalecos salvavidas, se lograron reincorporar 11.847 partes de avión a inventario y se desviaron 47,7 toneladas de residuos de relleno sanitario

• ***Lounges más sostenibles:*** Los loungesde Santiago, Bogotá, Guarulhos y el nuevo loungede Lima (inaugurado incorporando estos lineamientos desde su diseño) operan bajo procesos consolidados de segregación, pesaje y valorización de residuos. Como hito de gestión técnica, el Lounge de Santiago obtuvo la precertificación TRUE (Total Resource Use and Efficiency), otorgada por el U.S. Green Building Council (USGBC), convirtiéndose en la primera instalación en Chile en alcanzar este estándar internacional. Demostrando la escalabilidad del modelo, el Lounge de Bogotá inició su propio proceso de certificación bajo este mismo estándar. Durante el año, estas instalaciones lograron valorizar 579,5 toneladas de residuos (69,7% de su generación) y, en

conjunto con los casinos corporativos, enviaron 463 toneladas de residuos orgánicos a compostaje.

• ***Operaciones de Carga:*** Se incorporó el reciclaje de mallas ULD al final de su vida útil (38,6 toneladas), complementando soluciones previas como mantas cubrepallets reutilizables y optimización de stretch film. Estas medidas permitieron evitar 136 toneladas de residuos y reciclar 336 toneladas.

• ***Compromiso de la Cadena de Suministro:*** Se formalizó el compromiso por parte de los proveedores de hacer su mayor esfuerzo para evitar introducir plásticos de un solo uso, integrando progresivamente cláusulas de sostenibilidad en los procesos de renovación y actualización contractual.

4. Impacto social y extensión del ciclo de vida (Upcycling)

El enfoque circular del grupo LATAM también busca generar valor social prolongando la vida útil de activos y materiales dados de baja, así como reincorporar materiales reciclados a sus propios procesos.

• ***Segundo Vuelo:*** Este programa reutiliza uniformes de colaboradores y textiles en desuso para transformarlos en nuevos productos, tales como estuches, bolsas o carteras. En 2025 alcanzó 12 alianzas activas en seis países: Perú, Ecuador, Colombia, Brasil, Chile y Paraguay, logrando crear 19.100 productos nuevos a partir de 10,3 toneladas de textiles entregados.

Reconocimiento destacado: Durante el año, el programa Segundo Vuelo Perú fue reconocido como “Negocio Innovador” en el Concurso Innovación en la Artesanía del Ministerio de Turismo, destacando su aporte a la economía circular y al desarrollo local.

• ***Donaciones Estratégicas:*** El grupo LATAM donó más de 362.493 elementos en cinco países (Brasil, Chile, Perú, Ecuador y Colombia), contribuyendo al apoyo de organizaciones sociales y colaboradores afectados por contingencias. Entre los elementos entregados destacan prendas de vestir, equipos tecnológicos, libros, juguetes y poltronas de aeronaves, equivalentes a 28 toneladas desviadas de relleno sanitario.

• ***Upcycling en tapices de cabina:*** De forma complementaria, el grupo mantiene su iniciativa de utilizar cuero reciclado, elaborado a partir de recortes que anteriormente eran desechados, en los tapices de sus asientos de avión. Durante 2025, la flota Wide Body incorporó 11 nuevas aeronaves a este programa (nueve B787-8 y dos B787-9), ampliando la cobertura de esta solución circular en aeronaves de largo alcance.

Pérdida y desperdicio de alimentos	***Unidad***	***2025***
a) Peso total de todas las pérdidas y desperdicios de alimentos	*ton*	*644,4*
b) Peso total de los volúmenes de pérdidas y desperdicio de alimentos utilizados para fines alternativos	*ton*	*592,9*
c) Total descartado (a-b):	*ton*	*51,5*
d) Intensidad de la pérdida y el desperdicio de alimentos	*-*	*9,98%*
e) Cobertura	*%*	*19,28%*

Nota: En 2025 se amplió el alcance del monitoreo de pérdidas y desperdicio de alimentos, incorporando nuevas operaciones, lo que explica el aumento respecto de 2024.
1. Incluye pérdidas por sobreaprovisionamiento en vuelos internacionales (>3,5 horas) y residuos orgánicos generados en lounges y casinos con medición disponible.
2. Parte de los residuos orgánicos son gestionados mediante compostaje en instalaciones autorizadas.
3. La intensidad corresponde a la relación entre alimentos desperdiciados y alimentos adquiridos, considerando exclusivamente la operación en tierra.
4. La cobertura se calcula como el porcentaje del RTKeq de las instalaciones con registro de residuos sobre el total de la operación en tierra del período reportado.*





Programas e iniciativas en economía circular en 2025

Consolidación operativa: rediseño circular y reducción de plásticos

Para sostener el 97% de cumplimiento en la eliminación de plásticos de un solo uso y avanzar progresivamente a la reducción de residuos que tienen como destino final el relleno sanitario, el grupo LATAM consolidó las siguientes soluciones de ecodiseño y sustitución de materiales en todos sus puntos de contacto:

Experiencia a Bordo

• ***Cabina Business:*** El rediseño de cabina implementado en 2025 integró la circularidad como estándar, manteniendo los avances de los años anteriores. Destaca la eliminación de bolsas plásticas en pantuflas y amenity kits, el uso de calcetines y tapa ojos de material reciclado, y la innovación en ecodiseño con un nuevo mat auto-enrollable que elimina la necesidad de empaques de algodón. Se consolidó el uso de cepillos de bambú y textiles reutilizables.

• ***Cabina Economy:*** Se mantuvo como estándar operativo el uso de vasos de papel en lugar de plásticos, así como de alternativas de bambú para los utensilios y versiones reutilizables para las cacerolas. Además, continuó la práctica de utilizar cintas de papel en los elementos de descanso, evitando empaques plásticos.

Infraestructura en tierra (aeropuertos y lounges)

• ***Lounges:*** Se mantuvo la eliminación permanente de bolsas plásticas en toallas y amenities, así como el uso continuo de cepillos de bambú y utensilios metálicos reutilizables en lugar de plásticos. Asimismo, siguió vigente el uso de placas anti-estornudos como alternativa sostenida al stretch film para alimentos, donde la normativa y la operación lo permiten.

• ***Aeropuertos:*** Continuó el uso de etiquetas y bolsas de cortesía fabricadas en papel, sosteniendo el reemplazo de las alternativas plásticas.

Mantenimiento y oficinas

• ***Logística interna:*** Se mantuvo el estándar de utilizar carros, bandejas y bolsas de papel para el traslado de elementos de mantenimiento, asegurando el reemplazo de las bolsas plásticas. En las oficinas corporativas, continuó la directriz de utilizar únicamente vasos de papel o alternativas reutilizables.



Oportunidades para el 2026

De cara al 2026, el grupo LATAM seguirá avanzando en la madurez de su modelo de economía circular. Para ello, la hoja de ruta del próximo ciclo se estructurará en torno a tres focos prioritarios:

- ***Circularidad a bordo:*** Enfrentar uno de los mayores desafíos estructurales de la industria aérea optimizando el ingreso de materiales desde su origen y ejecutando las nuevas oportunidades de desvío identificadas en el servicio a pasajeros.

- ***Metas operacionales diferenciadas:*** Establecer indicadores y metas de economía circular específicas e independientes para los negocios de pasajeros y carga.

- ***Expansión de la trazabilidad:*** Incorporar progresivamente nuevas instalaciones técnicas y comerciales al Sistema de Gestión de Residuos (SGR), con el fin de mejorar de forma continua las tasas de valorización regional.

VALOR COMPARTIDO

GRI 3-3, 203-1

El cuarto pilar de la Estrategia de Sostenibilidad del grupo LATAM es Valor Compartido, a través del cual la compañía pone a disposición de las comunidades su conectividad, capacidad operativa y recursos, con el propósito de generar impactos sociales y ambientales positivos en los territorios donde está presente, al mismo tiempo que fortalece su modelo de negocio mediante una red de aliados y socios estratégicos con los que colabora de manera conjunta.

Este compromiso se materializa principalmente a través del Avión Solidario, programa con 14 años de trayectoria, orientado a atender las necesidades vinculadas a la salud, el medio ambiente y la respuesta frente a emergencias y desastres naturales en la región mediante el uso de la conectividad aérea y logística del grupo LATAM.

Para su operación, cuenta con aliados en Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, además del compromiso de los equipos LATAM y la colaboración de diversas organizaciones y fundaciones. Este modelo colaborativo permite generar impactos sociales y ambientales a escala, beneficiando a miles de personas cada año.

El programa Avión Solidario incorpora la conservación de la biodiversidad como una dimensión relevante del pilar de Valor Compartido, en coherencia con la Estrategia de Sostenibilidad y los compromisos ambientales del grupo LATAM. A través de alianzas con organizaciones ambientales, autoridades y centros especializados, el programa ha apoyado iniciativas vinculadas a la protección de fauna silvestre, la conservación de ecosistemas y el fortalecimiento de capacidades institucionales en biodiversidad, facilitando el transporte de especies en procesos de conservación, personal técnico y carga asociada a iniciativas ambientales.

El programa Avión Solidario se fortalece gracias a una red de alianzas con organizaciones sociales en toda la región. Entre ellas destacan Teletón y Bomberos en Chile; ANIQUEM y Fundación Unidos por los Animales en Perú; Cruz Roja Colombiana y Fundación CardioInfantil de Colombia; Amigos do Bem y Por1Sorriso en Brasil; e UNICEF Ecuador y REDNI en Ecuador, junto a más de 40 alianzas adicionales.



Avión Solidario

Durante 2025, se fortaleció la red de 50 alianzas estratégicas y se avanzó en la consolidación de la estructura operativa del programa, mediante la estandarización de procesos y procedimientos, junto con la implementación de la administración de tiquetes a través de un equipo centralizado especializado, permitiendo una gestión más ágil y un mejor soporte a nuestros aliados.

Durante 2025, el programa Avión Solidario trasladó más de 6.000 pasajeros en apoyo a iniciativas de salud, medio ambiente y respuesta ante emergencias.

Asimismo, brindó apoyo logístico a comunidades y organizaciones mediante el transporte de más de 350 toneladas de carga, incluyendo 64 toneladas de ayuda humanitaria destinadas a situaciones de emergencia en la región.

Para 2026 el grupo LATAM prevé continuar profundizando la generación de valor compartido, fortaleciendo el programa Avión Solidario, con foco en mejorar la experiencia del servicio para los aliados, beneficiarios y equipos involucrados, así como en avanzar en el fortalecimiento de los mecanismos de gestión y medición de su impacto.



El programa Avión Solidario contribuye directamente al avance de los siguientes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas:



Caso destacado – Avión Solidario

El 1 de noviembre de 2025, un vuelo chárter del grupo LATAM realizado bajo el programa Avión Solidario trasladó 34 toneladas de ayuda humanitaria a Kingston, Jamaica, para apoyar a 1.500 familias afectadas por el huracán Melissa. Esta fue la primera operación conjunta entre LATAM, Kuehne+Nagel y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (IFRC) con destino a ese país.

La carga, proveniente del Centro Logístico Humanitario de la IFRC en Ciudad de Panamá, incluyó lámparas solares, insumos de emergencia, lonas y kits de herramientas, materiales clave para las labores de asistencia humanitaria y reconstrucción. El stock almacenado previamente en Panamá permite atender hasta 60.000 personas en la región fortaleciendo la capacidad de respuesta ante emergencias climáticas

Impacto Avión Solidario en 2025

Salud

Facilitar el traslado gratuito de pacientes, profesionales de la salud y voluntarios, permitiendo el acceso oportuno a tratamientos, cirugías e insumos médicos.

Medioambiente

Brindar apoyo logístico gratuito a iniciativas de conservación de flora y fauna, apoyando procesos de conservación y restauración.

Este compromiso incluye el traslado de:

- *Animales silvestres en procesos de rescate, rehabilitación o reubicación para la protección y recuperación de ecosistemas.*
- *Especialistas, investigadores y organizaciones ambientales que desarrollan iniciativas de conservación.*
- *Equipamiento técnico y carga asociada a iniciativas ambientales y de conservación*
- *Residuos reciclables desde nuestras islas hacia el continente, facilitando su adecuada valorización.*

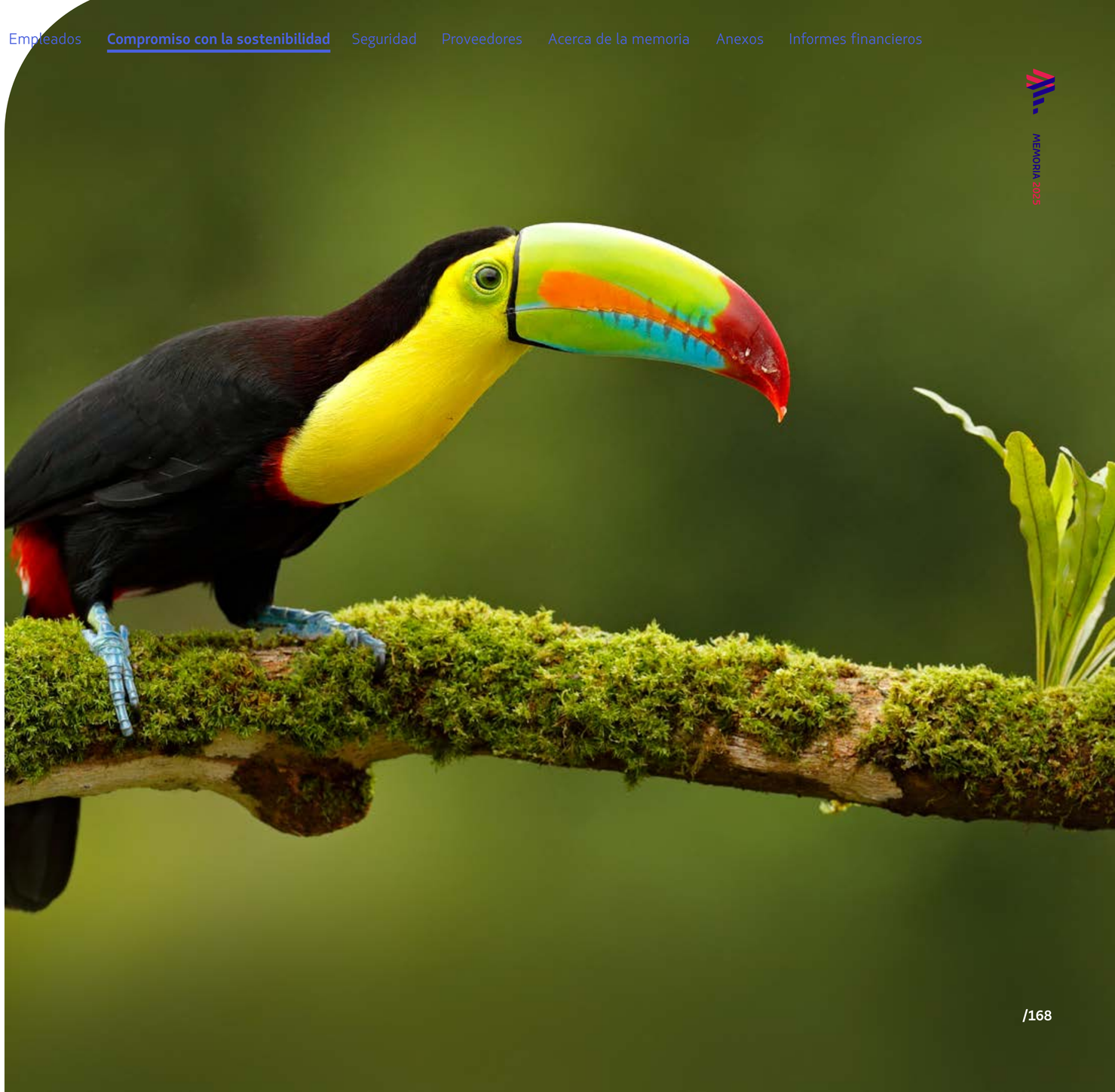
Respuesta ante la emergencia

Disponer el traslado gratuito de ayuda humanitaria, suministros y voluntarios ante inundaciones, incendios, terremotos, tsunamis, aluviones o erupciones volcánicas.

Gestión integrada de biodiversidad y no deforestación

En coherencia con su Estrategia de Sostenibilidad, el grupo LATAM avanza en la incorporación progresiva de la biodiversidad como un enfoque transversal, articulando iniciativas desarrolladas en los pilares de gestión ambiental, gestión del cambio climático y valor compartido. Este avance se sustenta en los compromisos ambientales del grupo en materia de biodiversidad y no deforestación, así como en la información técnica generada a través de proyectos e iniciativas específicas, particularmente CO_2Bio y las acciones de apoyo a la conservación implementadas mediante el programa Avión Solidario.

La información levantada en estas iniciativas contribuye a fortalecer la comprensión de los impactos e implicancias asociados a la biodiversidad, y apoya su integración progresiva en los procesos de gestión y reporte corporativo, bajo un enfoque gradual, trazable y coherente con las prácticas de gobernanza ambiental del grupo LATAM.



Snapshot

NCG 519: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

	Unidad	2023	2024	2025
Gestión ambiental[1]				
GRI 302-1 Y 302-3				
Consumo de energía – operaciones terrestres y aéreas	TJ	157.010,48	178.678,22	194.052
Intensidad energética	MWh/100 RTK	0,30	0,28	0,29
Consumo de agua	Millón de m³	0.272	0.262	0.271
Generación de residuos	t	37.367	7.867[1]	9.612
Unidades con Sistema de Gestión Ambiental (SGA)/total de unidades	%	100%	99 %	99 %
Unidades SGA certificado/total de unidades	%	100%	99 %	99 %
Gestión del cambio climático[2]				
NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD, 9.1 MÉTRICAS SASB GRI 305-1, 305-2, 305-3 TR-AL-110A.1.				
Emisiones totales	tCO2e	14.632.558	16.561.373	17.588.180
Emisiones netas	tCO2e	13.958.045	16.163.330	17.279.454
Emisiones Alcance 1	tCO2e	11.524.420	13.115.855	13.935.845
Emisiones Alcance 2	tCO2e	13.370	16.063	11.791
Market based	tCO2e	0	0	0
Location based	tCO2e	13.370	16.063	11.791
Emisiones Alcance 3	tCO2e	3.094.768	3.429.454	3.640.545

Economía circular[3]

GRI 306-4, 306

	Unidad	2023	2024	2025
Residuos destinados a eliminación	t	1.797	2.200	1911
Residuos desviados de relleno sanitario	t	2.048	2.974	3153
Total de residuos	t	3.845	5.174	5064

Valor compartido (avión solidario)

GRI 203-1

	Unidad	2022	2023	2024	2025
Salud					
Pasajes donados	n°	3.554	4.563	4.877	6.003
Órganos, tejidos, componentes sanguíneos y células madre transportados	n°	964	1.847	1.265	904
Insumos médicos	ton	4.577	688	1.785	32
Catástrofes					
Carga transportada como ayuda humanitaria	ton	149	155	276	64
Medioambiente					
Animales rescatados transportados	n°	246	122	1.943	412
Materiales reciclables transportados	ton	170	256	238	170

[1] *Para más información sección Pilar Gestión Ambiental, página 132, 133, GRI 303-3 y GRI 302-1 respectivamente.*
[2] *Para más información ver Pilar Gestión de Cambio Climático, página 132, 133, SASB: TR-AL-110A.1., GRI 305.*
[3] *Para más información ver Pilar Economía Circular, página 132, 133, Nota.*

SEGURIDAD

09

172 *SEGURIDAD DE LOS CLIENTES*

177 *SEGURIDAD LABORAL*

183 *SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN*

Seguridad, ***un valor intransable***

GRI 3-3, 403-1
SASB TR-AL-540A.1

En materia de seguridad, el grupo LATAM orienta su gestión a través de la Política de Seguridad, Calidad y Salud, la cual establece la seguridad como un valor intransable y define los principios que guían la identificación, evaluación y mitigación de riesgos en todas sus operaciones. Esta política se encuentra alineada con los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con la normativa aplicable en los distintos países donde operan sus filiales y sustenta el desarrollo de los distintos sistemas de gestión implementados por el grupo LATAM.

Sobre esta base, la gestión de la seguridad del grupo LATAM se caracteriza por un enfoque preventivo, participativo y de mejora continua, apoyado en el uso de tecnología, el fortalecimiento de la cultura organizacional y la colaboración permanente con autoridades y organismos especializados, aspectos que se desarrollan en los apartados siguientes.

Seguridad de los clientes

Seguridad laboral

Seguridad de la aviación civil y patrimonial

SEGURIDAD DE LOS CLIENTES

NCG 519: 8.1 EN RELACIÓN CON SUS CLIENTES
GRI 3-3

En su relación con clientes y usuarios, el grupo LATAM orienta su gestión de seguridad a un objetivo central: asegurar que cada vuelo, tanto de pasajeros como de carga, se realice bajo los más altos estándares de seguridad operacional, resguardando la confianza y bienestar de quienes utilizan sus servicios. Este compromiso se expresa en una gestión preventiva y rigurosa de los riesgos asociados a la operación aérea, alineada con los estándares internacionales de la industria.

Durante 2025, y en un contexto de crecimiento sostenido de las operaciones, el grupo LATAM mantuvo su foco en la seguridad como eje intransable de la excelencia operacional, con lo cual ha fortalecido sus capacidades de supervisión, análisis y control de riesgos, y ha permitido sostener un desempeño seguro y confiable en toda su red.

En este marco, durante el período no se registraron consecuencias fatales producto de eventos en la operación, de acuerdo con la definición de la OACI.

El desarrollo de los sistemas, herramientas y procesos que sustentan este desempeño se aborda en los apartados siguientes del capítulo.

Pasajeros fallecidos producto de un evento en la operación[1]

2025	0
2024	0
2023	0
2022	0

[1] *Número reportado en línea con la definición de la Organización de Aviación Civil Internacional.*



Sistema integrado de gestión de seguridad (SMS)

NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1

El Sistema Integrado de Gestión de Seguridad (SMS, por sus siglas en inglés) del grupo LATAM constituye el marco transversal mediante el cual se gestionan los riesgos asociados a la seguridad, con el objetivo de asegurar niveles óptimos de seguridad de forma eficiente y sostenible, equilibrando la continuidad operacional con el bienestar de clientes y colaboradores, y resguardando que todas las personas involucradas en la operación lleguen de manera segura a su destino.

El SMS se estructura en cuatro ámbitos principales: seguridad operacional; seguridad de la aviación civil y patrimonial; seguridad laboral; y gestión de respuesta a emergencias. Estos ámbitos se encuentran estrechamente integrados con las áreas operacionales y de apoyo del grupo, permitiendo una gestión coordinada y coherente de los riesgos de seguridad en todas las filiales.

Como parte de este sistema, el grupo LATAM cuenta con un Plan de Respuesta a Emergencias, diseñado en conformidad con las exigencias del Anexo 19 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con la normativa aplicable en los distintos países donde operan sus filiales. Este plan establece lineamientos y procedimientos para la preparación, respuesta y recuperación frente a eventos que puedan afectar la seguridad de las operaciones.

El SMS integra herramientas y programas que permiten al grupo LATAM actuar de manera proactiva, monitorear su desempeño en seguridad, identificar oportunamente situaciones de riesgo y reaccionar con rapidez para mitigarlas. Las acciones de gestión se orientan a partir de una matriz de factores de riesgo y niveles de criticidad, la cual es actualizada periódicamente sobre la base de análisis internos y de la revisión de eventos relevantes de la industria aeronáutica a nivel global.

En línea con el compromiso de mejora continua del sistema de gestión de seguridad, el grupo LATAM complementa su análisis interno con la revisión anual de los principales riesgos identificados en el Reporte Anual de Seguridad de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Asimismo, publica en su sitio web el detalle de las medidas de mitigación asociadas a dichos riesgos y divulga su participación en instancias y organismos liderados por autoridades y organizaciones nacionales e internacionales vinculadas a la aviación comercial, con foco en la seguridad del sector.

El desempeño del SMS es monitoreado de manera permanente a través de indicadores de seguridad (SPIs), que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos definidos. Este seguimiento se realiza mediante distintas instancias formales de gobernanza en materia de seguridad, con la participación activa de la alta dirección y de más de 100 ejecutivos del grupo LATAM. Entre estas instancias se incluyen:

Alta Dirección / CSO

revisión del funcionamiento y eficacia del SMS.

Directores / Safety Review Board

Toma de decisiones estratégicas, aprobación de cambios relevantes y revisión de la gestión de riesgos y de los indicadores de desempeño en seguridad.

Safety Action Group

Gestión de riesgos de mayor criticidad, aprobación de cambios de alto impacto, definición de planes de acción y toma de decisiones colaborativas.

Gestores y focales de Seguridad Operacional (AO) y Seguridad de la Aviación y Patrimonial (SAF)

Gestión interna y seguimiento operativo en las áreas correspondientes.

Este modelo de gobernanza permite asegurar una gestión sistemática, participativa y alineada con los más altos estándares internacionales en materia de seguridad, reforzando el compromiso del grupo LATAM con la protección de las personas, la operación segura y la sostenibilidad del negocio.

Seguridad operacional y gestión predictiva de riesgos

Enfoque de gestión de riesgos

La gestión de riesgos en seguridad operacional del grupo LATAM se basa en un enfoque sistemático, integrado y de mejora continua, orientado a reducir de manera efectiva los riesgos asociados a la operación aérea y a fortalecer la toma de decisiones en todos los niveles de la organización. Este enfoque busca equilibrar la continuidad operacional con el bienestar de clientes y colaboradores, asegurando el cumplimiento de los más altos estándares de seguridad de la industria.

Durante 2025, el grupo LATAM mantuvo un sólido desempeño en sus indicadores de seguridad operacional, junto con un proceso permanente de mejora continua orientado a la reducción de riesgos críticos, tales como excursiones de pista, riesgo de colisiones en el aire, Vuelo Controlado hacia el Terreno (CFIT) y pérdida de control en vuelo, entre otros.

Evolución hacia un enfoque Safety II

En línea con la madurez alcanzada por el SMS, durante 2025 el grupo LATAM continuó consolidando la transición hacia un enfoque Safety II, desde modelos predominantemente reactivos hacia una gestión proactiva y predictiva de los riesgos. Este enfoque pone énfasis no solo en la identificación y mitigación de eventos adversos, sino también en el fortalecimiento de las capacidades operacionales y organizacionales que permiten una operación segura y resiliente.

Como parte de esta evolución, se amplió la mirada de la seguridad operacional hacia el análisis de fortalezas, condiciones de éxito y desempeño normal de la operación, incorporando nuevas fuentes de información y capacidades analíticas.

Herramientas predictivas y uso avanzado de datos

Durante 2025, el grupo LATAM puso en operación un Modelo de Alertas Predictivas, desarrollado de manera conjunta entre las áreas de Safety y Operaciones de Vuelo, que constituye un hito relevante en la gestión del riesgo operacional. Esta herramienta utiliza datos prescriptivos para automatizar la identificación temprana de condiciones de riesgo, al integrar variables tales como meteorología, fatiga, desempeño de tripulaciones, complejidad aeroportuaria y parámetros técnicos de las aeronaves.

El modelo permite anticipar de forma estadística posibles escenarios de riesgo antes de la exposición operacional, fortaleciendo la toma de decisiones y elevando el estándar de gestión de la seguridad. Durante 2025, esta capacidad se implementó inicialmente en operaciones con aeronaves de la familia Airbus A320 con destino a Santiago (SCL) y, posteriormente, a Guarulhos (GRU), abarcando filiales de Chile, Brasil y Ecuador, con el objetivo de ampliar su alcance durante 2026 a la totalidad de la operación de la familia Airbus A320 del grupo.

Expansión del enfoque Safety II a otras áreas de la operación

Paralelamente, durante 2025 se registraron avances significativos en la aplicación del enfoque Safety II a ámbitos distintos del entorno de vuelo. En particular, el modelo de gestión de fatiga evolucionó desde un análisis limitado a una cobertura integral de la operación, incorporando información completa y actualizada.

Este avance permitió extender progresivamente la mirada proactiva y predictiva hacia áreas como planificación, despacho y factores humanos, incorporando nuevos indicadores tácticos y globales para las operaciones en tierra. Esta expansión marca un punto de inflexión en la gestión de riesgos, al integrar dimensiones operacionales, humanas y técnicas que anteriormente se analizaban de forma más aislada y, de esta manera, fortalecer la comprensión integral del riesgo y la toma de decisiones.

El desempeño en materia de seguridad operacional es monitoreado de manera continua mediante indicadores de desempeño de seguridad (SPIs), los cuales se alimentan de distintas fuentes de datos operacionales, técnicas y humanas. Estos indicadores son revisados periódicamente en instancias formales de seguridad, permitiendo así evaluar tendencias, anticipar desviaciones y definir oportunamente medidas de mitigación y mejora.

Estas prácticas se enmarcan en los componentes de garantía de la seguridad del SMS, asegurando la verificación sistemática del desempeño y la eficacia de los controles implementados.

Estándares internacionales y auditorías externas

Durante 2025, el grupo LATAM alcanzó un hito relevante al recertificarse bajo el estándar IOSA Risk-Based como un sólo grupo de aerolíneas, tras haber sido auditado de manera conjunta por primera vez. Este proceso permitió evaluar simultáneamente los Certificados de Operador Aéreo del grupo en un único ejercicio, el cual generó un reporte de madurez a nivel de grupo.

Este formato de auditoría, inédito en la industria, destacó por la magnitud y complejidad del grupo LATAM y reafirma su compromiso de operar bajo los más altos estándares internacionales de seguridad operacional reconocidos por la industria aeronáutica.

Este proceso de certificación se complementa con auditorías internas y externas periódicas, que permiten evaluar la eficacia del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, verificar el cumplimiento de los estándares definidos y asegurar la implementación oportuna de acciones correctivas y de mejora continua.

Cultura de seguridad y proyección

La gestión de la seguridad operacional en el grupo LATAM se sustenta en una cultura de seguridad que promueve el reporte oportuno de eventos, condiciones inseguras y oportunidades de mejora por parte de todos los actores de la operación, incluidos colaboradores y proveedores. Este enfoque refuerza la confianza en el sistema y fomenta una participación activa en la gestión del riesgo.

La información proveniente de los reportes es analizada de manera sistemática para identificar tendencias, causas subyacentes y aprendizajes relevantes, los cuales se integran en los procesos de revisión del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS). Este ciclo de reporte, análisis y aprendizaje organizacional permite fortalecer los controles existentes, ajustar procedimientos y definir acciones de mejora continua.

De esta manera, el grupo LATAM consolida un enfoque de seguridad, basado en el aprendizaje permanente y la mejora progresiva del sistema, en coherencia con los principios del enfoque Safety II y con los estándares internacionales de la industria.

Resultados SMS 2025

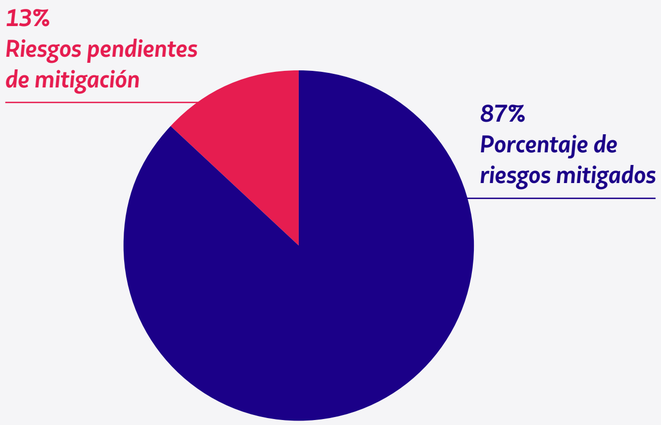
NCG 591: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1.

32.989 EVENTOS

Número de riesgos de seguridad y situaciones peligrosas identificadas

NIVEL 4 SMS

Implementado en todas las empresas del grupo



El SMS del grupo LATAM se encuentra implementado en Nivel 4 en todas las empresas del grupo, incorporando los cuatro componentes definidos por OACI (Política y Objetivos, Gestión del Riesgo, Garantía de la Seguridad y Promoción de la Seguridad). El sistema se encuentra debidamente aprobado por las autoridades locales competentes y auditado por la autoridad y por IOSA.

Pasajeros disruptivos

GRI 403-7

Durante 2025, el grupo LATAM continuó gestionando los eventos asociados a pasajeros disruptivos, los cuales se mantienen mayoritariamente vinculados al consumo excesivo de alcohol previo al viaje o durante éste. Este factor sigue siendo el principal detonante de conductas que afectan la seguridad y el bienestar de pasajeros y tripulaciones.

En respuesta, se reforzaron las medidas preventivas, entre las que se incluye la actualización de los programas de capacitación del personal de aeropuertos y cabina, con foco en la identificación temprana de pasajeros en estado alterado y en la aplicación consistente de los procedimientos establecidos antes del embarque.

La gestión de estos eventos se monitorea sistemáticamente mediante indicadores y reportes periódicos, los cuales son revisados en instancias de gobernanza y toma de decisiones, lo que ha permitido evaluar tendencias y definir oportunamente acciones correctivas y preventivas.

Se reforzaron las medidas preventivas, entre las que se incluye la actualización de los programas de capacitación del personal de aeropuertos y cabina, con foco en la identificación temprana de pasajeros en estado alterado y en la aplicación consistente de los procedimientos establecidos antes del embarque.

Adicionalmente, el grupo LATAM mantiene vigente su procedimiento frente a pasajeros disruptivos e indisciplinados, el cual se activa ante este tipo de incidentes o agresiones hacia el personal, asegurando apoyo oportuno, resguardo del bienestar físico y emocional, y acompañamiento profesional posterior.

Cada evento es objeto de un análisis de causa raíz y factores contribuyentes, con el objetivo de fortalecer la mejora continua de los procesos operacionales y preventivos asociados. Asimismo, durante 2025 se continuó profundizando la coordinación con autoridades locales, con el fin de reforzar los marcos regulatorios aplicables y respaldar la adopción de medidas frente a pasajeros que representen un riesgo para la seguridad de la operación.



SEGURIDAD LABORAL

NCG 519: 5.6 SEGURIDAD LABORAL
GRI 403-1, 403-7, 403-9

Seguridad laboral y fortalecimiento del enfoque preventivo

Durante 2025, el grupo LATAM continuó fortaleciendo su gestión de seguridad y salud en el trabajo, profundizando un enfoque preventivo orientado a la estandarización de procedimientos, a la reducción de variabilidad en los procesos críticos, a la identificación temprana de riesgos y al refuerzo de controles en las distintas operaciones. Estas acciones se desarrollaron en coherencia con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, y con la normativa vigente en los países donde opera el grupo.

En este contexto, se avanzó en la revisión y actualización de matrices de riesgos y marcos regulatorios aplicables, promoviendo una gestión más homogénea y consistente entre las distintas filiales. Asimismo, se reforzó la implementación de programas preventivos orientados a riesgos críticos, junto con la actualización de procedimientos operacionales clave y el fortalecimiento de los mecanismos de supervisión en terreno.

De manera complementaria, el grupo LATAM profundizó el uso de herramientas de apoyo a la gestión preventiva, tales como inspecciones sistemáticas, programas de observación y seguimiento, y mecanismos de reporte y comunicación de riesgos. Estas iniciativas permitieron fortalecer la cultura de seguridad, mejorar la detección oportuna de condiciones inseguras y promover la participación activa de líderes y trabajadores en la prevención de incidentes laborales.

Etapas del sistema de gestión de seguridad laboral

GRI 403-2

01 Identificación de peligros y evaluación de riesgos

Las empresas del grupo LATAM implementan procedimientos para la detección sistemática de peligros y la evaluación de riesgos. En cada caso, se definen medidas de control en los procesos e instalaciones, garantizando la protección y el bienestar de los trabajadores.

02 Inspecciones de seguridad laboral [1]

Se realizan inspecciones periódicas en las empresas del grupo LATAM que incluyen informes detallados sobre los riesgos identificados y los posibles impactos en las operaciones y las personas. Además, se desarrollan planes de acción para mitigar estos riesgos.

03 Gestión y control de planes de acción

Enfocado en la prevención, este proceso minimiza los riesgos operativos e impactos mediante la implementación de planes de acción que aborden las causas raíz identificadas durante las inspecciones. Para priorizar estos planes, las empresas del grupo LATAM utilizan el Índice de Plan de Acción (API, por sus siglas en inglés), que evalúa, prioriza e integra los diferentes planes de mitigación de riesgos operacionales involucrados.

04 Evaluación de la gestión del cambio

Las empresas del grupo LATAM identifican y mitigan peligros asociados con cambios de procedimientos internos y externos proactivamente, resguardando la seguridad en las nuevas formas de operar.

[1] *Durante 2025, se realizaron más de 11.577 inspecciones a las condiciones de seguridad en los riesgos críticos que han sido identificados por el grupo LATAM, mediante un plan de trabajo exhaustivo.*

Sistema de gestión laboral

GRI 403-2

Durante 2025, el grupo LATAM avanzó en el fortalecimiento de su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo mediante la revisión integral de la matriz de riesgos en todas las filiales y la implementación de una matriz legal corporativa, que consolida los requisitos normativos aplicables en cada país bajo un estándar común. Este trabajo permitió asegurar una correcta identificación, evaluación y control de los riesgos laborales, así como una gestión alineada con las exigencias legales vigentes.

En paralelo, se revisaron, actualizaron y publicaron procedimientos e instructivos a nivel local y corporativo, incluyendo documentos asociados al uso de Equipos de Protección Personal (EPP), trabajos en espacios confinados, trabajo en altura, indicadores de accidentabilidad y gestión de matrices de riesgos y legales. Estas actualizaciones contribuyen a reforzar la estandarización de prácticas seguras en todas las operaciones del grupo.

Identificación y gestión de riesgos críticos

Durante 2025, el grupo LATAM profundizó la identificación, evaluación y gestión de los riesgos laborales clasificados como críticos, entendidos como aquellos con potencial de generar consecuencias graves para la salud y seguridad de las personas. Este trabajo permitió consolidar un enfoque preventivo, sistemático y homogéneo sobre los principales peligros presentes en las operaciones del grupo, especialmente en entornos aeroportuarios, de mantenimiento aeronáutico y de servicios de infraestructura.

La gestión de estos riesgos se articula a través de la metodología Potencial de Accidente Grave (PAG) y del indicador prePAG, herramientas que permiten identificar anticipadamente condiciones críticas, priorizar acciones de control y fortalecer la toma de decisiones preventivas en las distintas filiales. Su aplicación ha contribuido a ampliar y profundizar el levantamiento de factores de riesgo de alto impacto, reforzando una gestión basada en evidencia y en la anticipación de eventos.

Entre los principales riesgos críticos abordados durante el período se incluyen, entre otros, la interacción entre personas y equipos móviles o maquinaria, los trabajos en altura asociados al mantenimiento de aeronaves y a servicios de infraestructura, las labores en espacios confinados, la exposición a riesgos derivados de la operación de aeronaves en plataforma —como ingesta y jet blast—, así como riesgos de incendio o explosión, operación de máquinas rotativas y exposición a energía eléctrica en entornos operacionales.

El control de estos riesgos se sustenta en la aplicación sistemática de la jerarquía de control, priorizando medidas de eliminación y controles de ingeniería, complementadas por controles administrativos, programas preventivos, capacitación específica y el uso adecuado de equipos de protección personal. Este enfoque se ve reforzado mediante evaluaciones periódicas de riesgo, inspecciones en terreno, mecanismos formales de reporte y seguimiento, y la participación activa de líderes y trabajadores en la identificación y gestión de condiciones inseguras.

Como resultado de este trabajo, el grupo LATAM continuó fortaleciendo su capacidad para prevenir eventos de alta severidad, reducir la probabilidad de lesiones graves y avanzar hacia una gestión de la seguridad laboral más robusta, consistente y alineada con los estándares internacionales de salud y seguridad en el trabajo.

Programas preventivos y desempeño en seguridad laboral

En materia de Seguridad Laboral, durante 2025 se registró una reducción relevante en los indicadores reactivos y preventivos, destacando mejoras en el indicador de Potencialidad de Accidente Grave, superando ampliamente las metas definidas para el periodo.

Como parte de este avance, el grupo LATAM profundizó la implementación del Programa Potencial de Accidente Grave (PAG) y del indicador prePAG, ampliando de manera sistemática la identificación de factores críticos presentes en las operaciones. Además, se avanzó en la implementación del Sistema de Envío de Información de Seguridad Laboral (SOC) al Gobierno Federal de Brasil, la ampliación de la metodología DEKRA en Chile y la expansión del sistema digital de registro de entrega de EPP en Brasil.

Adicionalmente, se logró un avance significativo en el plan de seguridad de carga en MIA, al abordar mejoras relevantes en infraestructura, equipos móviles, Lay Out más seguros y elementos físicos de protección de los trabajadores en el contexto de la modernización de la bodega.

Manual del sistema de gestión de seguridad laboral (OSMS)

GRI 403-1

La gestión de la seguridad y salud en el trabajo del grupo LATAM se encuentra formalizada a través del Manual del Sistema de Gestión de Seguridad Laboral (OSMS, por sus siglas en inglés), el cual establece los lineamientos, responsabilidades, procesos y herramientas para la identificación, evaluación y control de los riesgos laborales en todas las filiales. Este manual constituye el marco de referencia corporativo para la implementación del sistema, asegurando un enfoque homogéneo, alineado con la normativa vigente y con los estándares internacionales aplicables en materia de seguridad y salud ocupacional.

Fortalecimiento de la cultura de seguridad

GRI 403-4, 403-5, 403-7

Durante 2025, el grupo LATAM implementó un programa de capacitación obligatoria en seguridad laboral para el personal de las áreas operacionales, el cual forma parte de la malla inicial de capacitación y cuenta con una recurrencia de 24 meses para el personal de línea. Este enfoque permite asegurar la actualización periódica de conocimientos y competencias, y la estandarización de prácticas seguras entre las distintas filiales.

Estas iniciativas refuerzan el aprendizaje organizacional en materia de seguridad laboral, permitiendo que los eventos, inspecciones y observaciones en terreno se traduzcan en mejoras sistemáticas de los procesos, controles y competencias, fortaleciendo una cultura preventiva y de mejora continua.



Inspecciones

Seguridad laboral

NCG 519: 5.6 SEGURIDAD LABORAL

Inspecciones y supervisión en terreno

El grupo LATAM cuenta con procedimientos de inspecciones de seguridad laboral y un plan de trabajo que abarca infraestructura, equipos móviles, escaleras, sistemas de trabajo en altura, sistemas de anclaje y otros elementos críticos. Estas inspecciones se aplican de manera sistemática en todas las filiales, utilizando criterios alineados con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Durante 2025, se realizaron inspecciones en montacargas, lifts, equipos móviles, escaleras, sistemas de anclaje e infraestructura, fortaleciendo la detección temprana de brechas y el seguimiento de acciones correctivas. Los principales hallazgos son revisados periódicamente en el Directorio de Seguridad Laboral LATAM, con participación de representantes de todas las filiales, lo que facilita evaluar el estado de cierre de brechas, la efectividad de los planes de acción y la incorporación de aprendizajes de la industria.

En 2025 se realizaron las siguientes inspecciones:

1.952
Montacargas

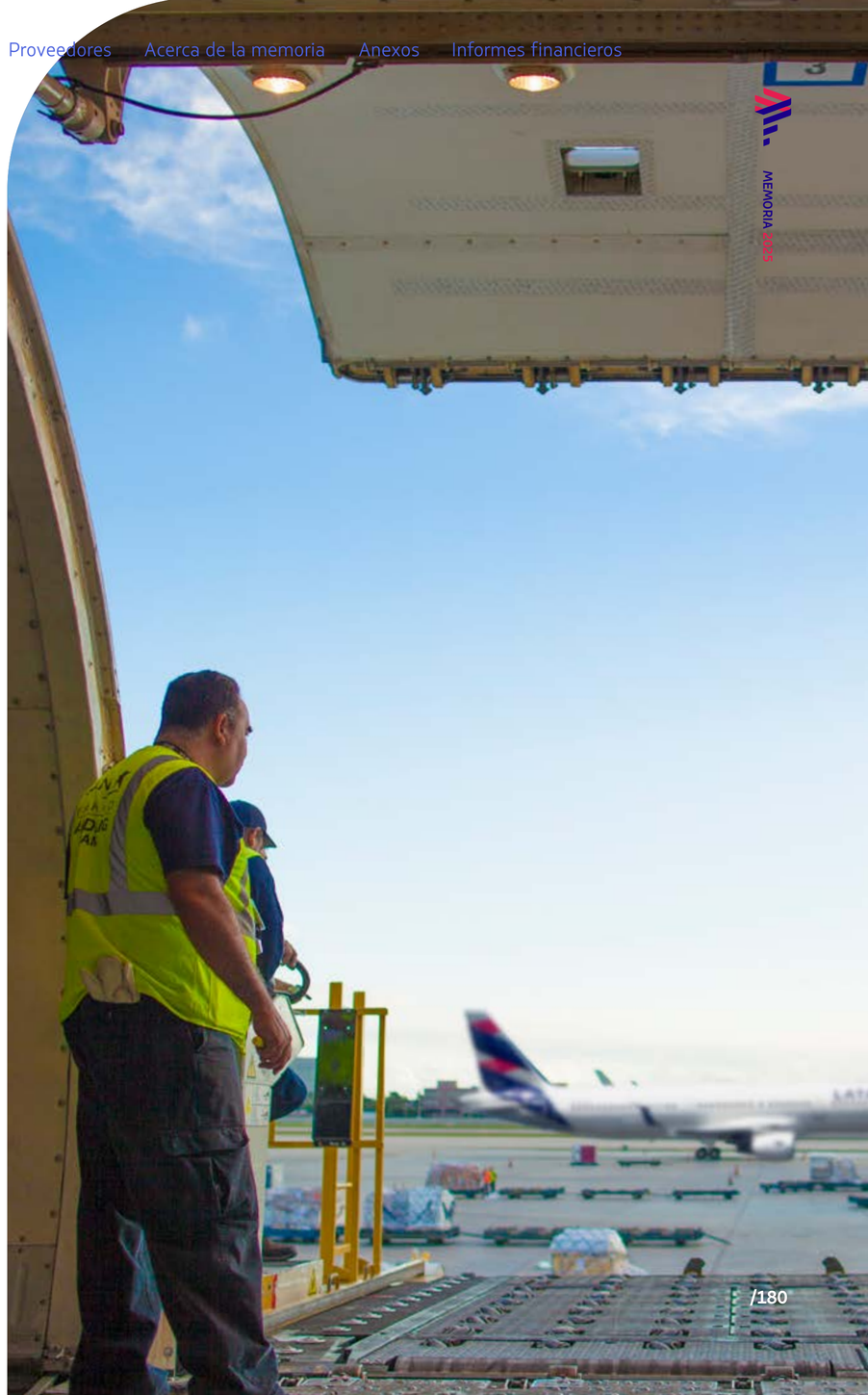
4.212
Escaleras

1.236
Lifts

2.118
Sistema de anclaje

1.176
Equipos móviles

883
Infraestructura



Investigación de accidentes laborales

El área de seguridad laboral dispone de un procedimiento corporativo que regula la investigación de accidentes.

Este procedimiento define claramente los pasos a seguir durante el proceso de investigación, los cuales son:

CONOCER

Recopilación de información

COMPRENDER

Determinar el contexto del evento

CORREGIR

Aplicar la metodología de análisis de causa

APRENDER

Evaluar el alcance del problema y la amplitud de las medidas de prevención

Gestión del cambio operacional y mejora continua

Durante 2025, el grupo LATAM fortaleció la gestión preventiva del cambio operacional mediante la aplicación sistemática de análisis de riesgo asociados a nuevas operaciones y a modificaciones relevantes en operaciones existentes. Estos análisis se realizaron sobre la base de un checklist único, que permite evaluar de manera estandarizada el nivel de riesgo y asesorar oportunamente a las áreas operacionales antes de la implementación de cambios.

La gestión de la seguridad laboral del grupo LATAM cuenta con instancias formales de gobernanza que permiten realizar seguimiento periódico al desempeño del sistema, visibilizar tareas críticas y analizar aprendizajes derivados, tanto de eventos internos como de situaciones relevantes ocurridas en la industria. Esta mirada fortalece la toma de decisiones, la mejora continua y la consistencia del enfoque preventivo en todas las filiales.

Proyección y desafíos

De cara a 2026, los principales focos en Seguridad y Salud en el Trabajo estarán orientados a continuar reduciendo la tasa de accidentes y el indicador PAG, ampliar la implementación del indicador prePAG como herramienta proactiva clave, avanzar en el ordenamiento documental corporativo y fortalecer la cultura de seguridad con énfasis en el aprendizaje organizacional.

Adicionalmente, se proyecta la implementación de un sistema corporativo de gestión de accidentes laborales, con estándares unificados y mecanismos de análisis de causas apoyados por inteligencia artificial, reforzando la capacidad preventiva y la gestión integrada de los riesgos laborales.

La gestión de la seguridad laboral del grupo LATAM cuenta con instancias formales de gobernanza que permiten realizar seguimiento periódico al desempeño del sistema, visibilizar tareas críticas y analizar aprendizajes derivados, tanto de eventos internos como de situaciones relevantes ocurridas en la industria.

Seguridad laboral

NCG 519: 5.6 SEGURIDAD LABORAL

	Tasa 2023	Tasa 2024	Tasa 2025	Meta 2025[2]
Tasa de accidentabilidad (por cada 100 trabajadores)[1]	*0,61*	*0,52*	*0,54*	*0,66*
Tasa de Fatalidad [3y4]	*0*	*0*	*0*	*0*
Tasa de enfermedades profesionales (por cada 100 trabajadores)[5]	*3*	*7*	*4*	*N/A*
Promedio de días perdidos por accidente[6]	*11,62*	*11,18*	*11,08*	*N/A*
Tasa de lesiones por accidente laboral con grandes consecuencias[7,8 y 9]	*0*	*0*	*0*	*N/A*
Tasa de ausentismo (CSA - TASA DE AUSENTISMO)"	*4,4*	*4,6*	*4,8*	*N/A*

N/A: No Aplica
[1] Total de accidentes de trabajo/dotación promedio x 100.
[2] Las metas anuales se establecen en base a distintos parámetros, entre ellos, la proyección de expansión de la operación.
[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.

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y PATRIMONIAL

Sistema de Gestión de Seguridad de Aviación Civil y Patrimonial (SeMS)

Durante 2025, las empresas del grupo LATAM continuaron fortaleciendo la gestión de la Seguridad de la aviación civil y patrimonial (Security, en inglés), con foco en la consolidación y madurez de su Sistema de Gestión (SeMS) a nivel red, lo que permite asegurar el cumplimiento regulatorio, el seguimiento a los procesos a través de los programas de aseguramiento de calidad, la gestión adecuada de los riesgos como parte del proceso de toma de decisiones y la promoción de una actitud positiva hacia la seguridad, posicionando al grupo LATAM como un referente en la industria a nivel regional en esta materia.

En este contexto, se publicó una nueva versión del Manual del SeMS, el cual, con alcance transversal a todas las aerolíneas que conforman el grupo, constituye el documento que enmarca la adecuada gestión del sistema y el cumplimiento regulatorio en los distintos países donde opera el grupo. Este avance permitió fortalecer la estandarización de requerimientos, procesos y responsabilidades en materia de seguridad de aviación civil a nivel red.

Como complemento, se lanzó un sitio especializado dentro del portal interno del grupo LATAM, que centraliza información actualizada sobre el desempeño de los distintos pilares del SeMS el cual cuenta con un panel dinámico de riesgos que consolida información relevante por Estado y estaciones de operación, facilitando la gestión, el seguimiento y la toma de decisiones informadas.

Actualización de procedimientos y fortalecimiento de la capacitación

En línea con el entorno cambiante y las nuevas amenazas que en materia geopolítica estuvieron asociadas a la aviación civil, durante 2025 se actualizaron procedimientos clave para la operación, asegurando su alineación con los requerimientos regulatorios y las mejores prácticas de la industria.

Así mismo y como uno de los focos relevantes del periodo, se realizó una revisión de los cursos asociados a la concientización en seguridad a fin de validar su aplicabilidad con los riesgos actuales. A partir de este diagnóstico, se dió inicio a un plan para el rediseño de la capacitación como uno de los pilares más relevantes del SeMS, particularmente desde la promoción y refuerzo de una actitud positiva hacia la seguridad y el cumplimiento de los programas de formación exigidos por las autoridades.

Gestión de terceros y fortalecimiento de estándares operacionales

Durante 2025, el grupo LATAM avanzó en la estandarización y fortalecimiento de la gestión de proveedores críticos de seguridad, mediante procesos de licitación de servicios en los distintos Estados de operación, incluyendo Costa Rica, Ecuador y Paraguay. Esta gestión permitió mejorar y estandarizar las condiciones contractuales alineadas a los estándares corporativos, asegurando un desempeño consistente de los contratistas en todas las operaciones.

Tecnología, analítica y seguridad patrimonial

Adicionalmente, se incorporaron nuevas tecnologías y herramientas digitales a los procesos de soporte y de la operación, con el objetivo de ampliar las capacidades analíticas del sistema y fortalecer un enfoque preventivo frente a eventos no deseados, tales como interferencia ilícita, incidentes de seguridad patrimonial o pérdidas comerciales.

En este marco, a fines de 2025 se aprobó un plan relevante de inversión en seguridad tecnológica, orientado a ampliar la cobertura de cámaras en zonas críticas de la operación, y a renovar los sistemas de control de acceso físico en países como Brasil, Estados Unidos y Perú. Estas iniciativas permitirán unificar la gestión de accesos, aumentar los niveles de control en áreas restringidas y reforzar la protección de instalaciones, personas y activos.

De manera complementaria, se avanzó en la digitalización y automatización de procesos vinculados a la seguridad, incorporando paneles dinámicos de riesgos y sistemas de reporte que facilitan la toma de decisiones, refuerzan el foco en la observación en terreno y apoyan la correcta ejecución de los controles definidos, en línea con el principio de mejora continua del sistema de gestión.

Finalmente, durante 2025 se mantuvieron operativas herramientas digitales implementadas en años anteriores para apoyar el control de accesos y el proceso de onboarding, como Appsheet ID LATAM, y contribuir así a una gestión más segura, eficiente y estandarizada del ingreso de nuevos colaboradores a las operaciones del grupo.

Seguridad en carga aérea

Durante el periodo se logró la validación ACC3 (Air Cargo/Mail Carrier from a Third Country) en cinco estaciones estratégicas, fortaleciendo el crecimiento seguro del negocio de carga asegurando el cumplimiento de los requisitos internacionales aplicables al transporte aéreo de carga desde terceros países.

Oportunidades y focos para 2026

De cara a 2026, los principales desafíos en materia de seguridad de la aviación civil y patrimonial se agrupan en cuatro ejes prioritarios:

i) Consolidar la digitalización del sistema, simplificando y automatizando procesos para fortalecer la vigilancia activa.

ii) Profundizar el trabajo colaborativo con autoridades, con foco en la prevención de amenazas internas y externas.

iii) Utilizar el SeMS como guía única y transversal, actuando como una sola compañía en materia de protección de la aviación civil, independiente del Estado de operación.

iv) Fortalecer la cultura de seguridad, a través de programas de capacitación actualizados, una gestión robusta de los terceros en los diferentes procesos operacionales y la promoción del reporte oportuno de eventos que pueden constituir riesgo para las operaciones.



Plan de respuesta a emergencias

Durante 2025, el grupo LATAM continuó fortaleciendo su Plan de Respuesta a Emergencias (PRE), incorporando mejoras orientadas a robustecer la preparación, coordinación y gestión frente a eventos de alto impacto operacional, en línea con su enfoque preventivo y de mejora continua en seguridad.

Entre los principales avances del período, se consolidó el programa de asistencia a víctimas y familiares, mediante el fortalecimiento de equipos internos capacitados para brindar contención y apoyo en situaciones de emergencia. Asimismo, se progresó en la digitalización de la gestión de emergencias, incorporando herramientas que facilitan el acceso oportuno a información clave para la toma de decisiones y la coordinación interdepartamental.

Adicionalmente, el PRE incorporó una mayor integración con otros planes de contingencia relevantes, tales como aquellos asociados a fallas tecnológicas y ciberseguridad, permitiendo una gobernanza centralizada de eventos que puedan generar impactos significativos en las operaciones del grupo LATAM.

En este marco, el grupo LATAM mantiene estructuras formales de gestión de emergencias a través de Comités de Respuesta a Emergencias (CRE), implementados en las filiales de operación de pasajeros y carga, así como en oficinas regionales. Estos comités articulan la respuesta ante emergencias mediante mesas de trabajo interdisciplinarias, procedimientos definidos y la coordinación con actores internos y externos.

Durante 2025 se realizaron ejercicios y actividades de entrenamiento orientados a poner a prueba los protocolos establecidos, fortalecer la preparación de los equipos y reforzar la coordinación entre las distintas áreas. Para 2026, el foco estará puesto en la continuidad de los procesos de capacitación y ejercicios, de forma tal de ir incorporando, progresivamente, la participación de organismos externos relevantes, tales como autoridades aeronáuticas y administradores aeroportuarios.

Efectos de las migraciones

La industria de la aviación enfrenta desafíos globales significativos debido a los crecientes procesos migratorios. Por ello, el grupo LATAM ha implementado controles adicionales sobre la documentación y los antecedentes de los viajeros en rutas consideradas sensibles desde el punto de vista migratorio.

La inestabilidad geopolítica y socioeconómica a nivel mundial ha provocado en los últimos años un aumento en las migraciones masivas, generando dificultades en algunas instalaciones aeroportuarias de tránsito. Como resultado, la presencia de pasajeros inadmitidos —quienes en ciertos casos pueden tornarse disruptivos— representa una preocupación tanto para la seguridad de los clientes como para la aviación civil y patrimonial. Esto se ha capitalizado, además, en la creación de paneles con mapas de riesgo por región y visitas a las zonas en conflicto real o potencial, que permiten facilitar la toma de decisiones de operar en cada lugar y bajo qué resguardos, con el fin de validar la viabilidad de la continuidad operacional y la integridad de las personas involucradas.

Ante este escenario, el grupo LATAM ha fortalecido su enfoque de seguridad mediante nuevos análisis de riesgo, la implementación de medidas más estrictas en materia de aviación civil y patrimonial, y una mayor coordinación con las áreas de Aeropuertos y las autoridades locales.



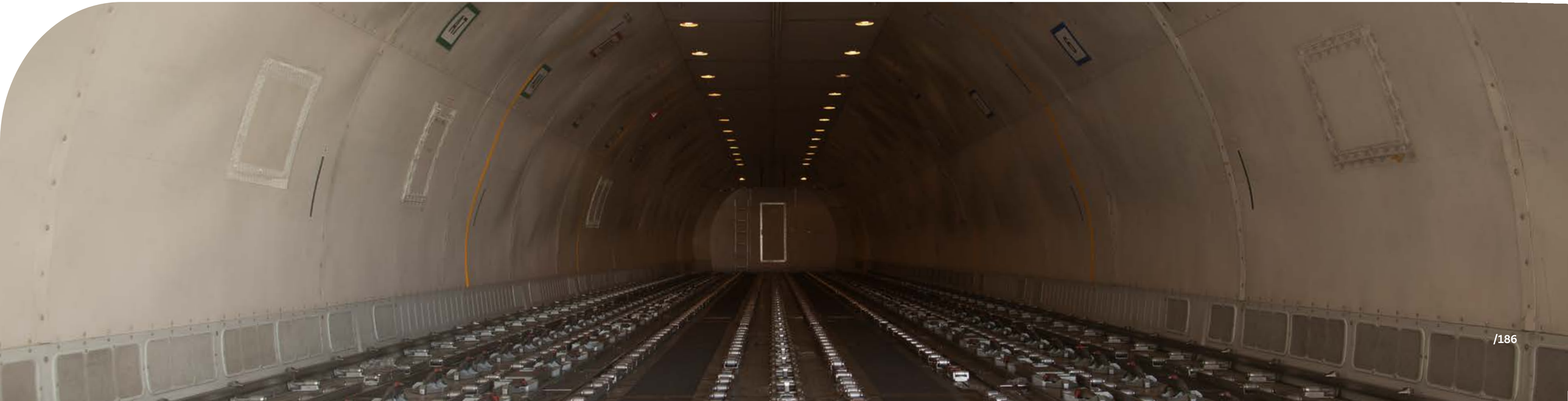
Snapshot

NCG 519: 9.SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

	2022	2023	2024	2025
Accidentes de aviación[1] SASB TR-AL-540A.2	*12*	*0*	*0*	*0*
Medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación SASB TR-AL-540A.3	*0*	*1*	*0*	*0*
Integrantes del equipo de emergencia	*N/D*	*573*	*1.156*	*937*
Personas capacitadas en procedimientos	*3.500*	*3.549*	*16.027*	*15.958*
Tasa de accidente armonizada por millón de sectores	*0*	*0*	*0*	*0*

N/D: No Disponible

[1] En 2022, ocurrió un incidente en pista debido a una colisión con un carro de bomberos



PROVEEDORES

10

188 *GESTIÓN DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO*

197 *SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES*

206 *LINEAMIENTOS*

208 *POLÍTICAS DE PAGO*



GESTIÓN DE LA CADENA DE ABASTECIMIENTO

NCG 519: 6.2 NEGOCIOS
GRI 2-6, 3-3

Las áreas de Procurement, tienen como objetivo asegurar que los procesos de negociación y compras del grupo LATAM se desarrollen de manera oportuna, eficiente y alineada con una mirada estratégica del negocio. Su gestión busca optimizar el uso de los recursos, resguardar la continuidad operacional y fortalecer relaciones de largo plazo con los proveedores, promoviendo condiciones que habiliten un crecimiento sostenible y conjunto.

Para el cumplimiento de este objetivo, las áreas de Procurement se estructura en equipos especializados, de acuerdo con la naturaleza de los bienes y servicios gestionados:

Negociaciones técnicas

Corresponden a aquellas negociaciones directamente vinculadas a la operación del grupo LATAM. Estas son lideradas por las áreas de Procurement y se ejecutan en coordinación con las áreas de Operaciones y Mantenimiento, y con las áreas de Flota y Proyectos.

Negociaciones y compras no técnicas

Incluyen las negociaciones relacionadas con bienes y servicios que apoyan de manera indirecta la operación del grupo LATAM, abarcando distintas categorías transversales al negocio.

Negociaciones de Fuel & Fees

Los equipos de Negociaciones de Fuel & Fees son responsables de la relación, compra y gestión del combustible aeronáutico, así como de las principales tasas asociadas a la operación aérea —incluyendo sobrevuelo, aterrizaje e ILS (radioayudas)—, desempeñando un rol clave en la continuidad y resiliencia operacional, la eficiencia de costos y la competitividad del grupo LATAM en los distintos mercados donde opera.

Estos equipos establecen anualmente en coherencia con los lineamientos estratégicos del grupo, y su grado de cumplimiento es monitoreado de manera sistemática por el equipo de Planificación y Soporte, en coordinación con las áreas de Control de Gestión.

Durante 2025 se realizaron instancias de revisión individual con los Vicepresidentes miembros del Comité Ejecutivo (COMEX), orientadas a analizar los principales procesos de negociación y su impacto operacional. En la sesión de noviembre, se presentó el desempeño anual de Procurement, destacando la volumetría gestionada y la red de proveedores que respalda la operación del grupo LATAM.

En paralelo, durante el año se profundizó el levantamiento sistemático de información de sus proveedores con el objetivo de fortalecer la gestión de riesgos ASG en la cadena de suministro. En este contexto, se realizó una encuesta externa enfocada en aspectos de compliance y gobernanza, orientada a conocer los mecanismos de gestión y mitigación frente a eventuales situaciones de incumplimiento. Para su implementación, los proveedores fueron segmentados en tres niveles de prioridad, permitiendo focalizar los esfuerzos en aquellos con mayor exposición a riesgos relevantes.

De manera complementaria, la Dirección Procurement avanzó en el fortalecimiento del programa de gestión de terceros que prestan servicios al grupo LATAM, iniciativa que comenzó con foco en Brasil y que se proyecta expandir progresivamente al resto de la red.

Como parte de la gestión de proveedores en categorías críticas para la operación, el grupo implementa mecanismos de evaluación, aseguramiento de calidad y seguimiento del desempeño. A modo de ejemplo, en la categoría de Servicio a Bordo, la gestión de proveedores de catering considera:

- Auditorías presenciales en distintas etapas del ciclo del proveedor, incluyendo evaluaciones previas a la adjudicación y revisiones periódicas durante la operación.

- Seguimiento sistemático del desempeño, apoyado en indicadores clave de calidad y operación, tales como la Nota Catering obtenida a partir de encuestas a pasajeros, quiebres de materiales, reclamos y reportes de seguridad.

● Controles de inventarios y aseguramiento operacional, mediante procesos periódicos de inventarios físicos en bodegas clave de la red, realizados en conjunto con proveedores logísticos, en línea con los estándares de control interno del grupo.

Estas instancias permiten identificar oportunidades de mejora y definir planes de acción, contribuyendo a una gestión integral de proveedores estratégicos para la operación del grupo LATAM.



Colaboración con Delta Air Lines

En el marco de su estrategia de colaboración con socios estratégicos, el Joint Venture con LATAM Airlines Group y Delta Air Lines ha permitido capturar importantes sinergias operativas en procesos clave de la cadena de valor, particularmente en la prestación de servicios de ground handling. Acuerdos estratégicos entre ambas aerolíneas ha impulsado un modelo colaborativo orientado a la generación de eficiencias operativas y económicas, avanzando en la alineación de estándares de seguridad, calidad y desempeño, así como en la optimización conjunta de procesos, recursos y proveedores de servicios en tierra. Esta colaboración ha facilitado economías de escala, mejoras en la eficiencia operativa y una mayor consistencia en la ejecución del servicio, contribuyendo a fortalecer la competitividad y la propuesta de valor de ambas compañías.



Proveedores destacados

Durante 2025, se destacaron con mayor profundidad los partnerships con proveedores clave como Viña VIK, que ha evolucionado hacia una colaboración estratégica alineada al enfoque premium y altamente valorada por los clientes, y Gate Gourmet, reconocido por su propuesta de innovación en cocinas de Sudamérica y por liderar los niveles de satisfacción de clientes en mercados como Quito, Ecuador y Madrid, España, contribuyendo a la continuidad operacional y al fortalecimiento de la cadena de suministro de Servicio a Bordo.

VIK

Gategourmet

Gestión de la cadena de suministro de combustible

En el marco de la gestión de la cadena de suministro de combustible, el grupo LATAM ha mantenido un foco permanente en el fortalecimiento de sus acuerdos de abastecimiento, aprovechando oportunidades de reestructuración, mejoras operacionales y las economías de escala derivadas de su tamaño y presencia regional. En los últimos años, estos esfuerzos se han traducido en mejores condiciones comerciales y financieras, así como en la ampliación de la base de proveedores en mercados clave como Brasil, Colombia, Argentina, Perú, Chile y principales aeropuertos de Europa.

Durante 2025, se renegociaron los contratos de suministro de combustible en Colombia, Argentina, Perú, Chile y aeropuertos europeos, logrando mejores condiciones de pago y precios más competitivos, apalancados en los sólidos resultados financieros de LATAM. Adicionalmente, en Perú se facilitó la entrada de un proveedor global de relevancia, fortaleciendo la competitividad en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (LIM), mientras que en Colombia se consolidó un esquema de mayor competencia, reduciendo la concentración del suministro y mejorando la seguridad de abastecimiento. En Chile, la incorporación y fortalecimiento de una segunda fuente de combustible importado contribuyó a intensificar la competencia entre proveedores y a generar condiciones más favorables para la operación.

Complementariamente, en 2025 LATAM implementó un sistema de gestión de combustible, que permitió digitalizar y automatizar los procesos de control, contabilización y reporte, reduciendo tareas manuales y mitigando riesgos de error. Entre los principales avances destaca la implementación de e-tickets en aproximadamente el 40% del volumen de LATAM, reemplazando procesos en papel y generando ahorros de 240.000 minutos (-4.000 hr) significativos en tiempo operativo, así como la adopción del estándar XML de IATA para el 63% del gasto, lo que permitió automatizar la validación de facturas y reducir en cerca de un 30% los plazos de pago respecto de los SLA anteriores. Estas iniciativas fortalecen la eficiencia, trazabilidad y resiliencia de la cadena de suministro de combustible del grupo LATAM.

Planes de acción para proveedores

Durante 2025, el modelo de Gestión de Terceros permitió auditar a 100 proveedores, incluyendo activos, en licitación y desmovilizados, siendo 72 los proveedores activos auditados de forma documental. Además se realizó una auditoría in situ, donde se evidenciaron altos niveles de cumplimiento y mejoras en la gestión de riesgos. Estos avances sientan las bases en Brasil para su escalamiento progresivo a otras operaciones del grupo.

El fortalecimiento incluyó la incorporación de auditorías documentales junto al inicio de auditorías in situ con enfoque de riesgo, incluyendo evaluaciones sin previo aviso y, con foco en materias sociales y cumplimiento de la normativa laboral reforzando la debida diligencia en la cadena de suministro.

100

PROVEEDORES AUDITADOS
Se evidenciaron altos niveles de cumplimiento y mejoras en la gestión de riesgos.

Oportunidades 2026

Para 2026, LATAM proyecta iniciar el despliegue escalonado del modelo B2B desarrollado junto a Mercado Libre, como parte de la evolución de su estrategia de abastecimiento y la digitalización de las compras de long tail. El trabajo realizado durante 2025 permitió definir el modelo operativo, los flujos de compra, las integraciones tecnológicas necesarias, así como un roadmap de implementación, incluyendo un kick-off inicial en Argentina, dejando preparada la base operativa y tecnológica para su puesta en marcha.

La implementación progresiva del modelo durante 2026 permitirá habilitar un canal de compras complementario a los procesos tradicionales de Procurement, más ágil, trazable y estandarizado, con impacto directo en la eficiencia operativa, el control del gasto de bajo monto y la mejora de la experiencia de los usuarios internos, consolidándose como un habilitador relevante de transformación digital en la gestión de la cadena de suministro.

Canales de comunicación con proveedores

LATAM gestiona la comunicación con sus proveedores a través de distintos canales, definidos en función del tipo de proveedor y de la etapa del proceso de relacionamiento, con el objetivo de promover vínculos basados en la confianza, la colaboración y estándares de excelencia compartidos.

En el caso de los proveedores críticos y estratégicos, se realizan instancias periódicas de encuentro presencial a nivel ejecutivo, que permiten fortalecer la relación de largo plazo y alinear expectativas sobre la evolución del vínculo comercial. En estas reuniones se abordan temas relevantes de la agenda del negocio, se comparten buenas prácticas, se identifican oportunidades de innovación y desarrollo conjunto, y se exploran iniciativas orientadas a la sostenibilidad.

De manera complementaria, el grupo mantiene disponible información relevante para proveedores y otros públicos de interés a través de su sitio web de Relación con Inversionistas, el cual se actualiza de forma permanente.

Para más información: ir.latam.com/Gobierno Corporativo

Procurement 3.0: Tecnología, digitalización y sostenibilidad

Desde 2023, el grupo LATAM ha venido fortaleciendo su estrategia de gestión de proveedores mediante la incorporación progresiva de soluciones tecnológicas orientadas a optimizar los procesos de compra, robustecer la toma de decisiones y aumentar los niveles de transparencia y sostenibilidad a lo largo de la cadena de suministro.

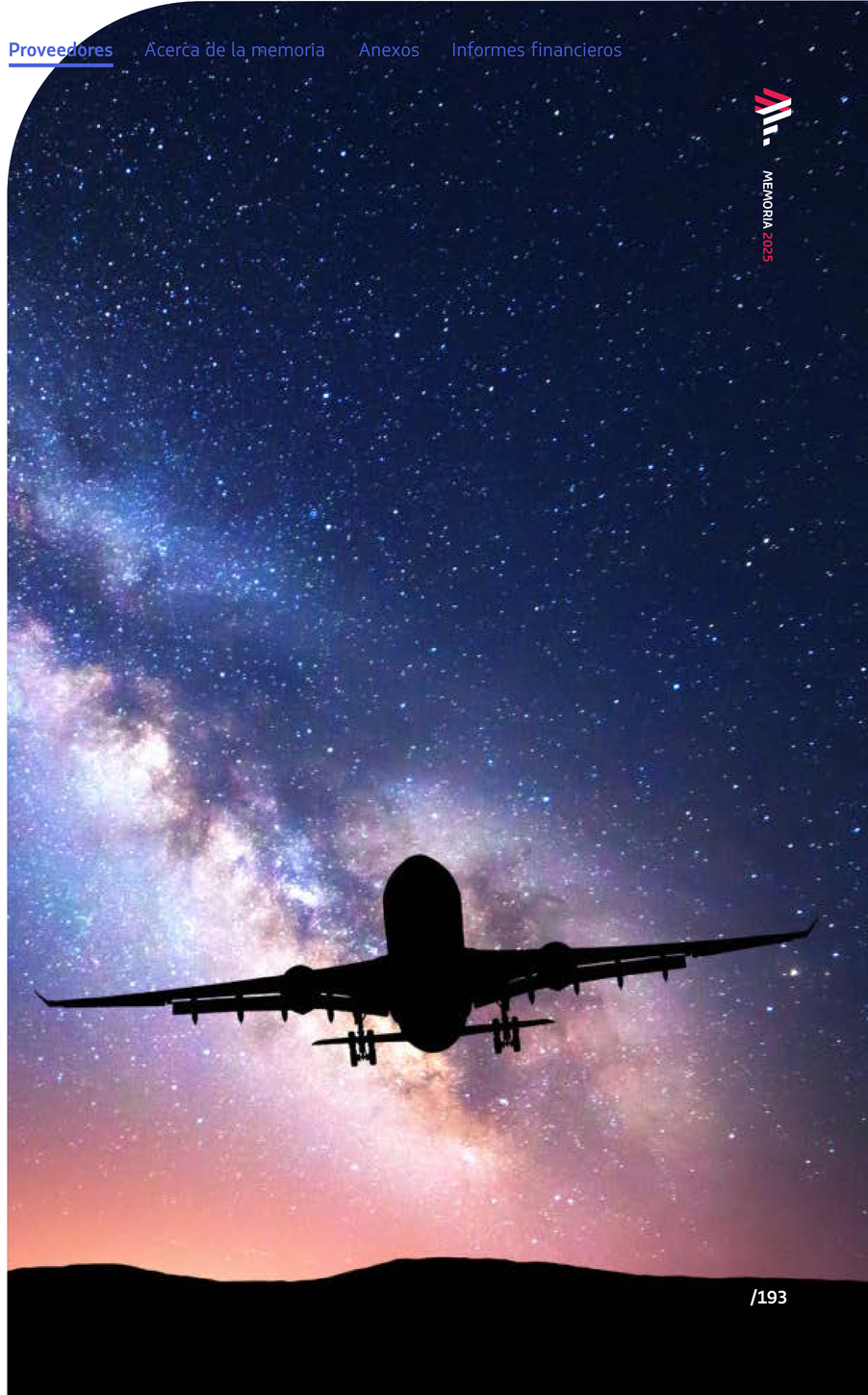
En este contexto, la adopción de herramientas basadas en inteligencia artificial ha permitido mejorar la agilidad, precisión y eficiencia de los procesos de Procurement, facilitando una gestión más anticipatoria frente a las dinámicas del mercado. La evolución hacia un enfoque de Procurement 3.0 ha contribuido a profundizar la optimización operativa y a fortalecer el relacionamiento con los proveedores, promoviendo prácticas responsables y vínculos de beneficio mutuo.

Procurement Summit 2025

Durante 2025, el grupo LATAM continuó fortaleciendo las capacidades de sus equipos de Compras y Negociaciones incorporando los principales aprendizajes en el Procurement Summit LATAM 2025. Esta instancia profundizó el rol de la tecnología como habilitador del nuevo modelo de Procurement, abordando la aplicación práctica de inteligencia artificial, automatización avanzada y orquestación digital en los procesos de sourcing y gestión de proveedores.

El Summit destacó la transición desde un procurement tradicional hacia un modelo más proactivo, basado en datos, analítica avanzada e IA generativa, donde el rol del comprador evoluciona hacia un orquestador de valor, capaz de anticipar riesgos, optimizar negociaciones y enfocar su trabajo en actividades estratégicas.

Asimismo, se presentaron casos y herramientas orientadas a la automatización y simplificación de los procesos de compra, con impactos relevantes en eficiencia, cumplimiento y experiencia de usuarios internos y proveedores.



Clasificaciones

NCG 519: 6.2.III NEGOCIOS
GRI 2-6, 2-8

Con el fin de asegurar una gestión eficiente y resiliente de la cadena de suministro, el grupo LATAM ha definido un modelo integral de segmentación de proveedores, basado en su impacto en la operación, el nivel de gasto y la exposición a riesgos. Esta clasificación permite priorizar los esfuerzos de gestión y control, identificando tanto a los proveedores críticos para la continuidad operacional como a aquellos que concentran una parte relevante del gasto anual.

Adicionalmente, los proveedores son segmentados según su nivel de riesgo, lo que permite definir acciones diferenciadas de seguimiento, mejora y relacionamiento, en línea con el enfoque de gestión responsable de la cadena de suministro.

Segmentación estratégica de proveedores (Chessboard)

Como parte de la evolución del modelo de gestión, durante 2025 se incorporó la herramienta estratégica Chessboard, que permite segmentar a los proveedores combinando su relevancia para el negocio con el nivel de colaboración requerido. Este modelo habilita una visión dinámica de la cartera de proveedores clave y facilita la priorización de iniciativas, la definición de estrategias de relacionamiento diferenciadas y el diseño de planes de acción específicos, incluyendo iniciativas de mejora ASG y desarrollo conjunto.

La incorporación de *Chessboard* fortaleció el enfoque del programa Vendor 360, contribuyendo a una gestión más proactiva, colaborativa y de largo plazo, reforzando una cadena de suministro más eficiente, resiliente, sostenible y alineada con los objetivos estratégicos del grupo LATAM.



2025	2024
259	307
Terceros intermediarios	
180	164
Subcontratistas	
5.765	5.774
Proveedores	
138	145
Críticos	
5.627	5.629
No críticos	
391	308
Estratégicos	
5.374	5.466
No estratégicos	

En 2025, 23 proveedores representaron individualmente 10% o más de su categoría.

Clasificaciones de proveedores grupo LATAM, no son excluyentes entre sí:

Clasificación de proveedores por tipo de vínculo

- ***Terceros Intermediarios (TPIs)***

Son aquellos proveedores que interactúan en nombre del grupo LATAM con entidades gubernamentales y funcionarios públicos, tanto a nivel nacional como internacional.

- ***Subcontratistas***

Trabajo realizado para un empleador denominado contratista o subcontratista, quien ejecuta obras o servicios por cuenta y riesgo propio para una empresa principal, dueña de la obra o faena.

Clasificación de proveedores según gasto anual

- ***Estratégicos***

Son aquellos proveedores que presentan un gasto anual mayor a US$2 millones o son parte del 85% más representativo del gasto anual (Proveedores A y B).

Proveedores A: Gasto anual que representa el 50% del gasto o es mayor a US$10 millones.

Proveedores B: Gasto anual que representa entre el 50% y 85% del gasto o es mayor a US$2 millones.

- ***No Estratégicos***

Son aquellos proveedores que presentan un gasto anual menor a US$2 millones o que son parte del restante 15% del gasto anual (Proveedores C).

Clasificación de proveedores según criticidad en la operación

- ***Críticos***

Se consideran como tal, todos aquellos proveedores que, al prescindir de sus servicios, causarían un impacto en la operación.

C-Críticos

Por otra parte, existen los proveedores Críticos, pero No Estratégicos llamados proveedores C-Críticos. Estos son los proveedores con un gasto menor a US$2 millones y definidos como críticos, ya que pueden afectar la operación si su cadena de suministro es interrumpida.

- ***No Críticos***

Se consideran como tal, todos aquellos proveedores que, al prescindir de sus servicios, no causarían un impacto significativo en la operación

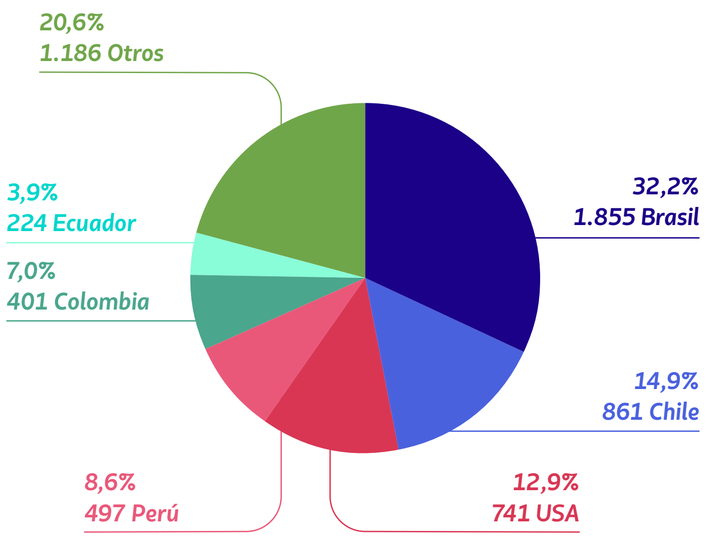
Distribución por país en 2025
(por cantidad de proveedores)

GRI 2-6

La distribución del año 2025 de nuestros proveedores según nuestra clasificación, es la siguiente:

5.765

Total de proveedores



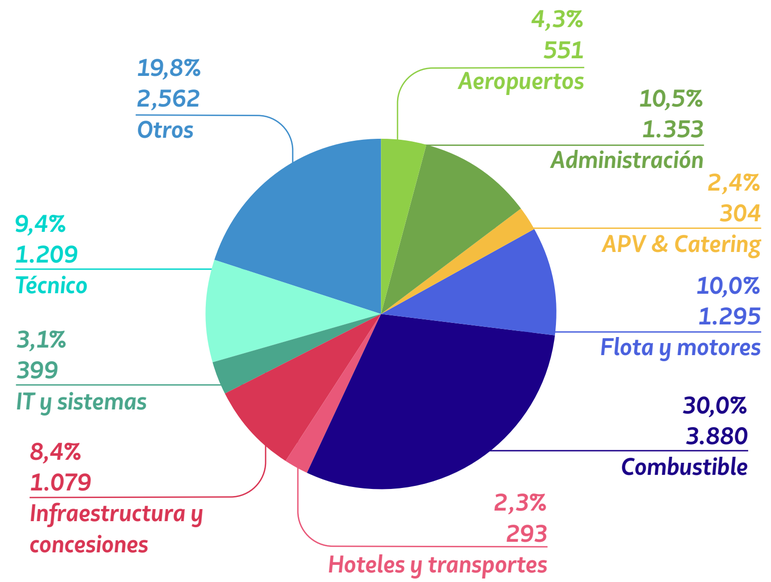
Distribución por categoría en 2025
(por valor de adquisiciones - US$MM)

GRI 2-6

La distribución de proveedores a nivel de categorías, es la siguiente:

US$12.926 MM

Valor adquisiciones



SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

NCG N°519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

1

Necesidad interna

En línea con las necesidades de compras que surgen desde las diversas áreas, el grupo LATAM realiza cotizaciones y licitaciones gestionadas por Procurement.

De esta manera, para la creación de cualquier proveedor, el grupo LATAM realiza procesos de debida diligencia mediante un sistema especializado, y en caso de advertir riesgos, se coordina una revisión particular del área de Compliance.

2

Selección

Este proceso se realiza con especial cuidado de transparencia e imparcialidad, en línea con la Política de Compras, el Código de Conducta y la normativa de cada país.

Criterios considerados:

- Financieros, técnicos y económicos.
- Conflictos de interés y otros aspectos de Compliance.
- Otras recomendaciones ambientales (Ejemplo: certificaciones).



3

Evaluación

Tras la firma del contrato se realizan revisiones mensuales para asegurar el estándar esperado en aspectos sociales, ambientales y de gobernanza, que son abordadas a través de mecanismos específicos de compliance y gestión de terceros.

Además, existen revisiones adicionales con focos específicos dependiendo de la categoría del proveedor.

4

Mejora continua

En ciertos proveedores se realizan auditorías documentales y también en terreno, como es el caso de los proveedores que poseen servicios tercerizados que operan en los distintos aeropuertos. Si surgen brechas en las evaluaciones y/o auditorías, pueden establecerse planes de mejoras, que son monitoreados para garantizar su cumplimiento.

Cabe destacar en este ámbito el caso de Brasil, donde existe un programa de gestión de terceros, con asesoría especializada externa, que se ha robustecido en el último tiempo (ver más en “Gestión de Terceros: Caso Brasil”).

Proveedores nuevos en 2025

GRI 414-1

Proveedores nuevos son aquellos creados originalmente en una filial u oficina regional del grupo LATAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, España, Estados Unidos, Panamá, Perú y Uruguay).

	Nacionales	Extranjeros
Número de proveedores nuevos	*319*	*55*
Número de proveedores que fueron evaluados, pero que no fueron seleccionados	*0*	*0*
Número de proveedores nuevos que fueron evaluados bajo criterios sociales y posteriormente seleccionados	*100%*	*100%*
Porcentaje de nuevos proveedores evaluados bajo criterios sociales como filtro de selección	*100%*	*100%*

Selección de proveedores

CSA - SELECCIÓN DE PROVEEDORES

	2025
Número total de proveedores significativos nivel 1 [1]	*5.765*
Porcentaje del gasto total en proveedores significativos nivel 1 [1]	*100%*
Número total de proveedores significativos no-nivel 1 [2]	*0*

[1] Nivel 1: Proveedores que abastecen directamente con alguna de las empresas del grupo LATAM.
[2] No-nivel 1: Proveedores que son contratados a su vez por otras empresas proveedoras para entregar su servicio a alguna de las empresas del grupo LATAM.
Nota: Se consideran proveedores significativos a proveedores que representan un alto porcentaje del gasto en el grupo LATAM (estratégico), que de prescindir de sus servicios causarían un impacto.



Selección

La selección de proveedores constituye un proceso estratégico de la gestión de la cadena de suministro del grupo LATAM, orientado a construir relaciones sólidas y colaborativas, alineadas con las políticas y objetivos corporativos. Este proceso es gestionado por equipos especializados que realizan una evaluación integral de los proveedores durante todo su ciclo de vida, apoyados en sistemas tecnológicos y considerando criterios técnicos, económicos, financieros y de riesgo. El grupo LATAM no discrimina a sus proveedores por origen, sector o tipo de insumo; no obstante, incorpora análisis específicos de riesgos asociados a estas variables.

En este marco, el área de Datos Maestros, en coordinación con Compliance, y el Centro de Excelencia de Procurement, realizan controles mensuales sobre todos los proveedores que reciben pagos, utilizando plataformas especializadas de monitoreo externo para la identificación de alertas tempranas en materias como cumplimiento normativo, integridad, sostenibilidad y riesgos financieros, con especial foco en Terceras Partes Intermediarias (TPI).

Adicionalmente, se aplican evaluaciones específicas para proveedores expuestos a riesgos críticos —como aquellos vinculados a materias primas estratégicas o con acceso a infraestructura tecnológica—, cuyos casos de mayor riesgo son analizados de manera conjunta y, cuando corresponde, escalados a instancias internas de decisión para definir la continuidad de la relación comercial, conforme a los procedimientos internos y al Código de Conducta.

Durante 2025, uno de los hitos más relevantes en la gestión de la cadena de suministros del grupo LATAM fue la incorporación formal de criterios de eficiencia energética en los procesos de adquisición, en el marco del fortalecimiento de su Sistema de Gestión de Energía (SGE).

En este contexto, el 13 de noviembre de 2025 se aprobó y publicó la versión 2 del Procedimiento PRO-SGA-LT-019, “Criterios de Eficiencia Energética en Adquisiciones”, que establece lineamientos obligatorios para integrar consideraciones de eficiencia energética en la adquisición y contratación de bienes, servicios y equipos con impacto en el consumo de energía, tanto eléctrica como de combustibles, de la compañía.

Este avance permitió consolidar una gestión más sostenible de la cadena de suministros, asegurando que los criterios de eficiencia energética sean incorporados desde las bases de la licitación, y comunicados formalmente a proveedores y contratistas, de modo que formen parte de sus propuestas técnicas y económicas. Asimismo, el procedimiento refuerza la responsabilidad de todas las áreas involucradas en procesos de compra, contratación o renovación de bienes y servicios asociados al uso de energía.

La implementación de este procedimiento responde tanto al compromiso de mejora continua del SGE como al cumplimiento del Reglamento de la Ley N° 21.305 sobre Eficiencia Energética, incorporando la eficiencia energética en la toma de decisiones de la cadena de suministros del grupo LATAM.

Evaluación

NCG N°519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

Con el fin de asegurar el cumplimiento de los estándares definidos por el grupo LATAM, los proveedores son sometidos a procesos de evaluación acordes a su rol y nivel de criticidad. Estas evaluaciones consideran aspectos de calidad y desempeño financiero, e incorporan criterios laborales, de seguridad y, desde 2024, variables de sostenibilidad vinculadas a economía circular. La frecuencia y el alcance de estas revisiones se ajustan según el tipo de proveedor y las características de la relación comercial.

En este marco, durante 2025 el grupo LATAM fortaleció su modelo de evaluación de proveedores, avanzando en la implementación de herramientas que abarcan tanto las etapas previas a la negociación como el monitoreo continuo durante la relación comercial, con el objetivo de robustecer la gestión de riesgos y apoyar una toma de decisiones más informada en la cadena de suministro.

En las fases tempranas, se desarrollará el Sistema de Identificación y Evaluación de Proveedores (SIEP), que permite anticipar el análisis de potenciales proveedores y asegurar que solo aquellos que cumplen con los criterios definidos por la compañía participen en los procesos de compra.

En 2025 se implementó la solución con un tercero especializado, fortaleciendo la revisión continua de proveedores activos mediante una cobertura global estandarizada, monitoreo preventivo de riesgos financieros y mayor trazabilidad de la información.

En conjunto, SIEP y el tercero experto conforman un modelo integral de evaluación de proveedores que refuerza la gestión preventiva de riesgos, el cumplimiento del Código de Conducta y el desarrollo de relaciones comerciales responsables y sostenibles.

Asimismo, los resultados de las evaluaciones y auditorías realizadas durante el período dieron origen a acciones de mejora y acompañamiento a proveedores, principalmente orientadas al cierre de brechas detectadas en materias laborales y de seguridad, entre otros estándares relevantes.

Con la implementación de este modelo, el grupo avanzó desde un modelo en el que solo el 34% de los proveedores contaba con evaluación financiera, hacia un esquema proyectado con una cobertura cercana al 99%, fortaleciendo la trazabilidad y la gestión preventiva del riesgo financiero a lo largo de la cadena de suministro.

Evaluación de proveedores en 2025

NCG N°519 - 7.2.I Y 7.2.II EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

	Nacionales	Extranjeros	Total
Número de Proveedores evaluados	*5.055*	*710*	*5.765*
Número de proveedores que fueron evaluados bajo criterios de sostenibilidad	*5.055*	*710*	*5.765*
Porcentaje de proveedores evaluados del número total de proveedores	*87,7%*	*12,3%*	*100%*

Evaluación de proveedores bajo criterios de sostenibilidad en 2025

NCG N°519 - 7.2.III EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

	Nacionales	Extranjeros
Porcentaje de las compras totales del año que corresponden a proveedores evaluados bajo criterios de sostenibilidad	*100%*	*100%*

Calidad y finanzas

Al inicio de la relación comercial, los proveedores del grupo LATAM son sometidos a un proceso de evaluación que considera criterios financieros, debida diligencia, análisis de partes relacionadas y antigüedad, con el fin de verificar su cumplimiento con los lineamientos vigentes de la compañía.

En el caso de los proveedores técnicos, este proceso incorpora además la validación del área de Calidad del grupo LATAM, responsable de revisar las certificaciones exigidas para cada tipo de servicio y de definir su vigencia, asegurando el cumplimiento de los más altos estándares de calidad aplicables. Entre los principales estándares considerados se encuentran:

- FAA/OR EASA
- DGAC
- FAA AC 00-56

Compliance

Tras la incorporación de un proveedor y el inicio de la relación comercial, el grupo LATAM realiza un monitoreo periódico de aquellos que registraron pagos durante el mes anterior y que no hayan sido evaluados en los últimos doce meses. Este seguimiento se efectúa mediante la plataforma de otro tercero especializado, la cual permite analizar alertas asociadas a riesgos sociales, ambientales, legales y de gobernanza.

Cuando se identifican señales de riesgo, los casos son derivados al área de Compliance para su análisis en profundidad. Dependiendo de la naturaleza y severidad del hallazgo, se pueden definir medidas de mitigación que incluyen la implementación de planes de acción, la suspensión de pagos o, en situaciones de mayor gravedad, la revisión de la continuidad del contrato. Este proceso tiene como objetivo asegurar el cumplimiento permanente de los lineamientos de Compliance del grupo LATAM y una gestión responsable de su cadena de suministro.

Este proceso se complementa con el Programa de Evaluación de Cumplimiento de Terceros/Proveedores, impulsado por Compliance y fortalecido durante 2025, cuyo objetivo es evaluar el nivel de madurez de los programas de compliance de los proveedores del Grupo LATAM, incorporando el cumplimiento normativo como un criterio clave en los procesos de contratación y gestión de riesgos de terceros.

Este se desarrolló con el apoyo de una consultora externa especializada, considera procesos de due diligence, cuestionarios estructurados y revisiones en fuentes públicas, permitiendo clasificar a los proveedores según su nivel de riesgo y profundizar en la verificación de sus prácticas de cumplimiento mediante la recopilación de evidencia específica. En conjunto, estas iniciativas refuerzan la debida diligencia, mejoran la trazabilidad de riesgos y consolidan un sistema robusto de control, asegurando que los proveedores del Grupo LATAM operen bajo altos estándares éticos, regulatorios y legales, y promoviendo una gestión responsable y transparente de la cadena de suministro.

En el caso de los proveedores técnicos, este proceso incorpora además la validación del área de Calidad del grupo LATAM, responsable de revisar las certificaciones exigidas para cada tipo de servicio y de definir su vigencia, asegurando el cumplimiento de los más altos estándares de calidad aplicables.

Aspectos laborales y seguridad laboral

En Chile, el equipo de Seguridad Laboral de LATAM, en coordinación con la Asociación Chilena de Seguridad (ACHS), implementa un programa sistemático de evaluaciones en terreno y auditorías documentales, orientado a fortalecer la prevención de riesgos laborales en sus operaciones y en las de sus proveedores. Estas evaluaciones se realizan en distintos aeropuertos del país y se enfocan en verificar las condiciones de trabajo, identificar riesgos críticos y asegurar el cumplimiento de la normativa sanitaria y de seguridad vigente, incluyendo el Decreto Supremo N° 594.

Las inspecciones en terreno se complementan con auditorías documentales a los proveedores fijos del grupo, las cuales se desarrollan en conformidad con la legislación chilena aplicable, y con el Reglamento Especial para Empresas Contratistas y Subcontratistas. La documentación requerida incluye, entre otros antecedentes, certificados de afiliación a organismos administradores y de tasas, contratos de prestación de servicios, actas trimestrales y programas del Comité Paritario de Higiene y Seguridad, estadísticas de accidentabilidad, políticas de seguridad en maquinaria y registros asociados a los programas PREXOR (ruido) y UV (radiación ultravioleta).

La ACHS realiza revisiones periódicas de esta información y emite informes de seguimiento que permiten identificar brechas, orientar la implementación de acciones correctivas y fortalecer la gestión preventiva de los proveedores, contribuyendo a la mejora continua en materia de seguridad y salud ocupacional.

De manera equivalente, en otros países donde operan las filiales del grupo LATAM, se desarrollan auditorías orientadas a verificar el cumplimiento de la normativa laboral y de seguridad local, tales como los estándares NR en Brasil o el Sistema General de Seguridad y Salud en el Trabajo en Colombia. Para estos procesos, la compañía se apoya en entidades especializadas de cada país, asegurando evaluaciones rigurosas, consistentes y alineadas con los marcos regulatorios locales.

Adicionalmente, el grupo LATAM cuenta con controles implementados para la gestión de terceros, entre los cuales destaca la aplicación del IPS (Índice de Práctica Segura). Este indicador se basa en observaciones conductuales realizadas en terreno por especialistas en seguridad laboral, las que permiten identificar y prevenir condiciones de riesgo, siendo medidas de forma mensual.

Durante el año 2025 se obtuvo una muestra de 15 proveedores a nivel corporativo, alcanzando un total de 2.246 IPS efectuados, equivalentes a 27.015 personas observadas.

Asimismo, se realiza el monitoreo de la tasa de lesiones para un conjunto de 40 proveedores corporativos, los cuales representan aproximadamente el 80% de los proveedores más críticos en las áreas de Aeropuerto, Cargo, Mantenimiento, Seguridad e Infraestructura.

Finalmente, cabe destacar que cada filial y oficina regional sigue este lineamiento y país aplica su propia gestión local en la administración de terceros, la cual considera actividades como reuniones de seguimiento, investigación de accidentes, implementación de planes de acción correctiva y otras prácticas alineadas con las directrices corporativas en materia de seguridad y salud en el trabajo.



Seguridad de la información

Los equipos de Ciberseguridad del grupo LATAM realizan evaluaciones específicas para gestionar los riesgos asociados a las prácticas de ciberseguridad de sus proveedores. Estas evaluaciones se aplican de manera previa a la contratación y de forma periódica durante la relación comercial, con el objetivo de clasificar el nivel de riesgo tecnológico y monitorear su evolución en el tiempo.

El proceso incluye la aplicación de cuestionarios con requerimientos de evidencia documental, tales como certificaciones y estándares reconocidos internacionalmente (SOX, PCI-DSS, IATA, ISO, entre otros). Entre los principales factores analizados se consideran los riesgos tecnológicos y de ciberseguridad, el cumplimiento de estándares, la protección de datos personales, la disponibilidad de alternativas de reemplazo, el impacto en la continuidad operativa y la relevancia del contrato.

En el ámbito contractual, se reforzó la exigencia de evidencia externa mediante auditorías independientes y certificaciones reconocidas (p.ej., SOC 2 Tipo II y AOCs para cumplimiento PCI).

A partir de los resultados de estas evaluaciones, se ajustan los procesos de control y los mecanismos de monitoreo aplicables a cada proveedor. Durante 2025 se integró una herramienta sofisticada para habilitar un monitoreo continuo de la postura de seguridad de los proveedores y la generación de alertas tempranas, evolucionando desde evaluaciones estáticas hacia un enfoque dinámico. En el caso de proveedores de tecnología y sistemas, la evaluación se complementa con la aplicación de marcos de referencia como NIST 800-161 e ISO 27001, junto con validaciones SOX y PCI-DSS, asegurando la alineación con las mejores prácticas internacionales en gestión de riesgos de ciberseguridad.

Asimismo, durante el período el área de Ciberseguridad reforzó la evaluación de proveedores vinculados a sistemas críticos del grupo, mediante encuestas orientadas a identificar y reducir brechas en materia de seguridad de la información. Este enfoque incorpora no solo el desempeño individual de los proveedores, sino también riesgos asociados a contextos regulatorios, comerciales y geopolíticos que puedan afectar la continuidad y competitividad de la cadena de suministro. En línea con la política de privacidad global, se exige que cualquier proveedor subcontratado que procese datos personales cumpla estrictamente con los lineamientos de privacidad de LATAM, limitando el acceso a la información a lo estrictamente necesario para el cumplimiento de obligaciones legales o contractuales.

Fortalecimiento del Modelo de Gestión de Riesgos de Terceros (TPRM)

Durante 2025, el grupo LATAM fortaleció su modelo TPRM mediante la incorporación de una clasificación de proveedores por niveles de riesgo, criterios de evaluación más robustos y un enfoque de monitoreo continuo de la postura de seguridad. Asimismo, se avanzó en la evaluación de herramientas con automatización e inteligencia artificial y se reforzó el marco contractual, incorporando cláusulas de ciberseguridad, privacidad y protección de datos, alineadas con las políticas corporativas y el Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios. Adicionalmente, se avanzó en la iniciativa GDI-627 (en ejecución) para adoptar una plataforma integral de TPRM con capacidades de automatización e IA, con despliegue final y cierre proyectado para el tercer trimestre de 2026; esta implementación busca elevar la cobertura de evaluación de proveedores del 30% al 65% y reducir los tiempos de revisión de cuestionarios de seguridad de 1 hora a 20 minutos por evaluación.



Programa de compliance de proveedores y terceros intermediarios (TPIS)

Enfoque estratégico y gobernanza ESG

Durante 2025 se mantuvo y fortaleció el Programa de Evaluación de Cumplimiento de Terceros y Proveedores del grupo LATAM, iniciativa que forma parte del pilar de Gobernanza dentro del enfoque ESG de la compañía. Su objetivo es evaluar el nivel de madurez de los programas de compliance de los proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs), incorporando el cumplimiento normativo como un criterio prioritario en la gestión de riesgos de terceros y en los procesos de contratación.

El programa se inició en 2023 con proveedores locales en Brasil y fue ampliado a todo el grupo en 2024 a TPIs estratégicos y críticos, consolidándose como un instrumento clave para fortalecer la toma de decisiones y la debida diligencia en la cadena de suministro. Para su implementación, el grupo LATAM cuenta con el apoyo de una consultora externa, que ejecuta evaluaciones mediante procesos de due diligence y cuestionarios especializados, permitiendo identificar riesgos de cumplimiento y niveles de madurez de manera sistemática.

La misión del Programa de Compliance de LATAM Airlines es mantener un sistema integral y riguroso de registro y control, que asegure que los proveedores operen bajo altos estándares éticos, regulatorios y legales. Este enfoque refuerza el compromiso del grupo con la transparencia, la integridad y la responsabilidad corporativa, y posiciona al programa como un componente estructural de la gobernanza ESG y de la gestión de riesgos de terceros, bajo la supervisión de la Línea Ejecutiva, a través de Compliance, y con responsabilidades operativas claramente asignadas a las áreas de Compliance y Gestión de Terceros.

Ejecución operativa y control de riesgos

Durante 2025, el programa avanzó en su fase de implementación mediante la emisión de nuevas encuestas orientadas a complementar la información levantada en etapas anteriores y a profundizar en la verificación de las prácticas de compliance de los proveedores evaluados. En una primera fase, se combinaron las respuestas obtenidas con una revisión de fuentes públicas y medios de comunicación, con el objetivo de identificar señales de alerta y clasificar a los proveedores según su nivel de riesgo de cumplimiento.

A partir de estos resultados, el foco del periodo estuvo en recabar información adicional sobre la forma en que los proveedores gestionaron internamente las situaciones identificadas, así como en recopilar evidencia concreta que respalde la implementación y efectividad de sus programas de compliance. Este proceso permitió reforzar la debida diligencia, mejorar la trazabilidad de riesgos y robustecer la toma de decisiones vinculadas a la continuidad y contratación de proveedores.

Un ejemplo en línea con lo antes indicado es el del equipo de Gestión de Terceros en Brasil que continúo fortaleciendo su modelo de control mediante un proceso de auditoría documental estructurado en tres pilares: gobernanza, estructura y operacionalización. Este modelo contempla la operación de comités internos de distintos niveles, la aplicación de una Política de Gestión de Terceros, sustentada en una matriz de riesgos, y el uso de indicadores clave de desempeño para el monitoreo de flujos, cumplimiento contractual y seguimiento de acciones correctivas. La operacionalización se basa en un ciclo continuo de gestión de riesgos, que permite identificar, clasificar y tratar no conformidades a través de herramientas como matrices de severidad, procesos de re-homologación anual y comunicación permanente en foros y comités.

Adicionalmente, el modelo incorpora módulos específicos de auditoría documental, tales como la homologación anual orientada a la revisión financiera y legal de los proveedores, y auditorías laborales mensuales destinadas a verificar el cumplimiento de obligaciones legales en materia laboral. Todo el proceso se desarrolla en alineación con el Procedimiento de Gestión de Riesgos con Terceros, asegurando una metodología coherente, y consistente con los estándares corporativos del grupo LATAM.

Auditorías ambientales in situ y fortalecimiento de la debida diligencia

Durante el 2025, el equipo de Gestión Ambiental ejecutó un programa de auditorías ambientales in situ orientado a evaluar el cumplimiento de los estándares ambientales corporativos y de la normativa vigente aplicable a las operaciones del grupo LATAM y a sus proveedores estratégicos. Estas auditorías fueron realizadas tanto por equipos internos como por entidades externas independientes, con el objetivo de asegurar objetividad, rigor técnico y trazabilidad en los procesos de evaluación.

Entre las entidades externas participantes se incluyeron IATA, Bureau Veritas, ACS Global HQ y una empresa acreditada por el Ministerio de Energía de Chile, las cuales llevaron a cabo evaluaciones directas en distintas instalaciones del grupo. Estas instancias permitieron verificar el desempeño ambiental de las operaciones, así como identificar brechas y oportunidades de mejora.

De manera complementaria, el equipo de Gestión Ambiental desarrolló evaluaciones documentales basadas en marcos normativos y sistemas de gestión reconocidos a nivel internacional y nacional, entre ellos el IATA Environmental Assessment Standards Manual (IEnvA), el IATA Environmental Assessment – Energy Module, las normas ISO 14.001 e ISO 50.001, el Análisis de Contexto del Sistema de Gestión Ambiental del Grupo LATAM (FOR-SGA-LT-017.2), así como la Ley N° 21.305 y el Decreto N° 28/2022 del Ministerio de Energía de Chile. Este trabajo permitió fortalecer el Sistema de Gestión Ambiental y consolidar la alineación del Grupo LATAM con la legislación vigente y las mejores prácticas internacionales.

En el período 2024–2025, LATAM realizó auditorías externas al 94% de las operaciones en los cinco hubs principales del grupo, incorporando dentro de este alcance a los proveedores críticos desde la perspectiva ambiental.

En paralelo, el equipo de Gestión de Terceros avanzó en el fortalecimiento de su modelo de gestión mediante la incorporación de auditorías documentales y la implementación de un programa de auditorías in situ con enfoque basado en riesgos. Este programa contempla evaluaciones sin previo aviso, seleccionadas mediante muestreo orientado por riesgo, e incorpora temáticas laborales y sociales, tales como trabajo análogo a la esclavitud, jornadas excesivas, informalidad laboral, uso de Equipos de Protección Personal (EPP) y condiciones de trabajo. Su aplicación permite complementar la revisión documental con verificaciones directas en terreno, fortaleciendo la debida diligencia a lo largo de la cadena de suministro.

Caso piloto 2025. En febrero de 2025 se realizó una auditoría in situ piloto a un proveedor de transporte. Esta evaluación permitió identificar riesgos operacionales relevantes, acelerar la implementación de acciones correctivas y perfeccionar la metodología del programa de auditorías in situ.

Vendor 360

Durante 2025 se mantuvo y consolidó el programa Vendor 360, iniciativa estratégica del grupo LATAM iniciada en 2023 con el objetivo de fortalecer la relación con sus proveedores estratégicos y promover mejoras conjuntas de carácter operacional y comercial, generando valor para ambas partes.

El programa contempla la realización de visitas anuales a cada proveedor estratégico, instancia en la que se revisan los principales contratos y servicios prestados, se evalúa el desempeño general y se identifican oportunidades de optimización y mejora continua. En estas reuniones, participan los principales ejecutivos de los proveedores, junto con los equipos de negociaciones del grupo, y los usuarios internos responsables de la gestión de los servicios, favoreciendo así un diálogo directo y una visión compartida de los desafíos y oportunidades.

En 2025, la agenda de trabajo del programa continuó enfocándose en temáticas clave para el desarrollo de la cadena de suministro, tales como el crecimiento operacional, la incorporación de nuevas tecnologías e inteligencia artificial, la sostenibilidad y la eficiencia operativa, entre otros aspectos estratégicos relevantes para el negocio.

De este modo, Vendor 360 continúa consolidándose como una herramienta clave de Procurement para fomentar relaciones de largo plazo con proveedores estratégicos, impulsar la innovación, mejorar la comunicación y fortalecer la eficiencia operativa de la cadena de suministro de LATAM.



LINEAMIENTOS

NCG 519: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATACIÓN
GRI 3-3, 2-24, 205-2

La gestión de proveedores del grupo se sustenta en un conjunto de lineamientos orientados a resguardar la calidad del suministro, la transparencia, la competitividad, el cumplimiento de la normativa vigente, la seguridad y otros aspectos estratégicos que rigen los procesos de abastecimiento.

En este marco, durante 2024 se actualizó la Política de Compras, documento que define las directrices del grupo LATAM para los procesos de adquisición. Esta actualización incorporó ajustes destinados a reforzar las recomendaciones alineadas con los objetivos y metas estratégicas de la compañía.

Las políticas establecen expectativas claras para los proveedores del grupo, las cuales se comunican a través de instrumentos contractuales, instancias periódicas de relacionamiento y, en el caso de proveedores estratégicos y críticos, mediante un diálogo directo liderado de manera conjunta por las áreas comerciales y las áreas usuarias.

Asimismo, los equipos de Planificación y Soporte de Procurement son responsables de mantener actualizadas las políticas y procedimientos internos, y difundirlos de forma efectiva, contribuyendo así a mitigar los riesgos asociados a los procesos de negociación y compras, y a resguardar la integridad y eficiencia en la contratación de proveedores del grupo LATAM.

Proveedores y terceros intermediarios (TPIS)

En línea con su compromiso con la sostenibilidad, el respeto a los Derechos Humanos y el cumplimiento de la normativa en materia de anticorrupción, conflictos de interés y libre competencia, el grupo LATAM promueve que sus proveedores y terceros se adhieran al Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs) en todos los países donde opera.

Este Código establece los principios y estándares mínimos que deben guiar la actuación de proveedores y TPIs en su relación con el grupo, sirviendo como un marco común de referencia para una conducta ética, responsable y conforme a la normativa vigente.

Lineamientos fundamentales del Código de Conducta para Proveedores y Terceros Intermediarios (TPIs):

- Conformidad con las Leyes aplicables de libre competencia
- Normas y prácticas laborales
- Salud y seguridad
- Marca, propiedad intelectual, ciberseguridad y protección de datos
- Cumplimiento ambiental y responsabilidad social
- Derechos Humanos
- Anticorrupción y prevención de delitos

Políticas para subcontratistas

En los procesos de selección de proveedores subcontratistas cuyo personal presta servicios dentro de las instalaciones, el grupo LATAM ha definido lineamientos específicos que regulan su contratación. Estas directrices se incorporan como requisitos obligatorios en las bases de licitación y establecen de forma clara las responsabilidades que deben cumplir los prestadores de servicios, asegurando el cumplimiento de la normativa legal y reglamentaria aplicable a su personal.

El enfoque adoptado por el grupo considera, entre otros aspectos, el cumplimiento de obligaciones en materia de remuneraciones, beneficios laborales, seguridad social, prevención de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, así como condiciones de higiene y seguridad, siempre sujeto a las leyes locales. Estos requerimientos se encuentran formalizados en los contratos suscritos con los proveedores, los cuales incorporan un anexo específico que detalla las obligaciones laborales exigidas. La forma en la que se verifica que los proveedores cumplan con estos estándares se detalla en la sección "Seguridad Laboral" de este mismo capítulo.

Estas directrices no forman parte de una política formal aprobada por el directorio.

Política de compras

Durante el 2025, el grupo LATAM continuó consolidando su marco normativo de abastecimiento sobre la base de la nueva versión de la Política Operacional de Compras, publicada en 2024, la cual fortaleció la estandarización, transparencia y trazabilidad de los procesos de adquisición a nivel corporativo.

Esta política define la clasificación interna de proveedores críticos y no críticos, establece los roles y responsabilidades de los distintos equipos de las áreas de Procurement, junto con sus respectivos acuerdos de nivel de servicio (SLA), y regula aspectos clave como las restricciones a las compras direccionadas y los procesos de regularización. Asimismo, establece lineamientos claros respecto de las responsabilidades de los compradores a lo largo del proceso de compra, incluyendo la comunicación de plazos de respuesta a los usuarios internos, para así contribuir a una gestión más transparente y predecible.

En materia de sostenibilidad, la Política de Compras incorpora lineamientos recomendados para ser considerados tanto en procesos de licitación como en la adquisición de materiales, promoviendo criterios asociados a economía circular, como Zero Waste, reciclabilidad de materiales y certificaciones, entre otros. En este contexto, durante 2024 se capacitó a los equipos de Procurement en el uso de una matriz de criterios de selección disponible en el Portal de Procedimientos de Procurement, orientada a integrar estos lineamientos de manera consistente en los procesos de evaluación y adjudicación.

Durante 2025, el grupo profundizó la integración de criterios ASG en los procesos de selección y adjudicación de proveedores, con un énfasis particular en el componente ambiental y, específicamente, en la eficiencia energética. En este marco, se implementó la Revisión 2.0 del Procedimiento PRO-SGA-LT-019 “Criterios de Eficiencia Energética en Adquisiciones”, que establece lineamientos para incorporar criterios de eficiencia energética como parte de la evaluación técnica de proveedores en la contratación de bienes, servicios y equipos con impacto en el consumo energético de la compañía.

Estos criterios se consideran desde la definición de las bases de la licitación y son comunicados formalmente a proveedores y contratistas, de modo que formen parte de sus propuestas técnicas y económicas. Este enfoque favorece la selección de proveedores con mejor desempeño en eficiencia energética y mayor alineamiento con los objetivos del Sistema de Gestión de Energía (SGE), lo que fortalece una toma de decisiones más sostenible dentro de la cadena de suministros.

De esta forma, la Política de Compras del grupo LATAM refuerza su contribución a la sostenibilidad, la mejora continua y el cumplimiento del Reglamento de la Ley N° 21.305 sobre Eficiencia Energética, integrando progresivamente criterios ASG como un eje transversal en los procesos de compra y contratación.



POLÍTICAS DE PAGO

NCG 519: 7.1.I, 7.1.II, 7.1.III, 7.1.IV Y 7.1.V PAGO A PROVEEDORES

La Política de Pagos de LATAM se aplica de manera homogénea a todos sus proveedores, estableciendo las condiciones de pago conforme a lo pactado contractualmente. En este contexto, la compañía monitorea el cumplimiento de los plazos acordados, los cuales corresponden, en términos generales, a 90 días. En el caso de las pequeñas y medianas empresas (PYMES), se da cumplimiento a las normativas vigentes en cada país, conforme a las políticas específicas definidas por las filiales de LATAM.

Durante el 2024, el grupo continuó avanzando en la optimización de su plataforma de recepción, digitalización y contabilización de facturas, con el objetivo de consolidar una gestión de pagos centralizada y eficiente. En este periodo, se logró implementar este proceso en el 100% de la facturación. Tras la puesta en marcha de la nueva plataforma, se han impulsado iniciativas orientadas a mejorar la comunicación con los proveedores a lo largo de todo el ciclo de pago, incluyendo notificaciones automáticas por correo electrónico al momento de la recepción de la factura y comunicaciones posteriores con el detalle de los pagos, tales como fechas y montos asociados a cada documento.

Cabe señalar que el grupo LATAM no define un plazo máximo estándar de pago para sus proveedores, sino que evalúa su desempeño en función del cumplimiento oportuno de las condiciones de pago previamente acordadas en cada contrato.

Finalmente, durante 2025 se registraron 57 acuerdos en el “Registro de Acuerdos con Plazo Excepcional de Pago” del Ministerio de Economía de Chile.

Pago a proveedores en 2025

	Tipo de Proveedor	***Tramo de Días Calendario***		
		Hasta 30 días	***Entre 31 y 60 días***	***Más de 60 días***
N° de Facturas Pagadas	*Nacional*	*165.389*	*64.069*	*74.540*
	Extranjero	*36.527*	*49.069*	*65.376*
	Total	***201.916***	***113.138***	***139.916***
Monto total en MM$ (Millones de USD)	*Nacional*	*5.998*	*914*	*929*
	Extranjero	*3.513*	*674*	*896*
	Total	***9.512***	***1.588***	***1.825***
Monto total en MM$ (Millones de CLP)[1]	*Nacional*	*5.441.756*	*829.323*	*842.500*
	Extranjero	*3.186.965*	*611.589*	*813.104*
	Total	***8.628.721***	***1.440.913***	***1.655.604***
N° de Proveedores	*Nacional*	*3.507*	*2.498*	*3.111*
	Extranjero	*832*	*766*	*1.018*
	Total	***4.339***	***3.264***	***4.129***

El grupo LATAM no incurrió en el pago de intereses por mora relacionados con las facturas emitidas.

[1] *Los montos en pesos chilenos son calculados a partir de tipo de cambio al 31 de diciembre de 2025, equivalente a 907,13 pesos por dólar.*

Snapshot

CSA - SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE PROVEEDORES

	2022	2023	2024	2025
GRI 414-1, 414-2, 308-1, 308-2				
Cadena de suministro				
Total de proveedores del grupo LATAM al 31 de diciembre	*6.190*	*5.557*	*5.774*	*5.765*
Proveedores críticos[1]				
Participación en la base de proveedores (%)	*7%*	*5%*	*3%*	*2%*
Participación de proveedores críticos en el volumen de adquisiciones (%)	*95%*	*69%*	*63%*	*48%*
Identificación de riesgos potenciales				
Proveedores analizados por criterios de sostenibilidad[2]				
NCG 519: 7.2 EVALUACIÓN DE PROVEEDORES	*6.190*	*5.557*	*5.774*	*5.765*
% sobre el total de proveedores analizados[2]	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
% sobre las compras totales[2]	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
Proveedores (TPIs) considerados de alto riesgo en aspectos de Compliance[3]	*369*	*185*	*307*	*259*
Proveedores auditados (Seguridad laboral en aeropuertos de Chile)	*53*	*48*	*48*	*N/D[6]*
Proveedores con planes de mitigación acordados (%)	*91%*	*94%*	*69%*	*N/D[6]*
Planes de acción definidos a partir de las auditorías	*186*	*445*	*200*	*N/D[6]*
Contratos finalizados por incumplimiento	*0*	*0*	*0*	*N/D[6]*
Pago a proveedores				
NCG 519: 7.1 PAGO A PROVEEDORES				
% facturas pagadas con plazo hasta 30 días - Nacionales	*81%*	*65%*	*61%*	*54%*
% facturas pagadas con plazo hasta 30 días - Extranjeros	*63%*	*51%*	*33%*	*24%*

N/D: 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] Se consideran las evaluaciones que se detallan en la sección de "Compliance" dentro del título "Evaluación" de este capítulo.

[3] Se reporta el número de casos de advertencias emitidas por el sistema para detectar potenciales riesgos de Compliance en Proveedores y Terceros Intermediarios (TPI). Es fundamental aclarar que todos los casos fueron revisados, y no se evidenciaron casos donde fuera necesario generar planes de acción, u otras medidas.

[4] Información correspondiente a empresas contratistas de Chile exclusivamente.

[5] Un proveedor no asistió a la auditoría. Se ha brindado apoyo a los 45 proveedores para ayudar con la implementación de sus planes de acción y mitigación.

[6] Las auditorías consisten en el análisis de información referente a años diferidos, con foco en salud y seguridad laboral. Las auditorías 2025 se realizarán durante los meses de marzo y abril de 2026, y sus resultados estarán disponibles durante el año.

ACERCA DE LA MEMORIA

11

211 *ANÁLISIS DE MATERIALIDAD DOBLE*

214 *ÍNDICES DE CONTENIDOS GRI Y SASB*

219 *ÍNDICE DE CONTENIDOS NCG Nº519*

220 *GLOSARIO*

221 *VERIFICACIONES EXTERNAS*



ANÁLISIS DE MATERIALIDAD DOBLE

NCG 519: 3.1 MARCO DE GOBERNANZA
GRI 2-14, 2-29, 3-1, 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 la doble materialidad, una metodología impulsada por las Normas Europeas de Información sobre Sostenibilidad (ESRS, por sus siglas en inglés), con el objetivo de adoptar las mejores prácticas en el reporte de resultados e indicadores 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).
Durante 2024, el área de Sostenibilidad y Asuntos Corporativos revisó el ejercicio y definió mantener los resultados anteriores de la matriz, temas materiales,y lista de riesgos, oportunidades e impactos. Para el próximo periodo, se ha previsto realizar una nueva actualización del estudio, siguiendo la metodología y sus actualizaciones pertinentes.

La selección de contenidos para la Memoria Anual de LATAM 2024 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 (RIOs)

Se realizó un diagnóstico exhaustivo para construir una lista de impactos positivos y negativos de la organización en su entorno (medioambiente y sociedad), como también de riesgos y oportunidades para el desarrollo del negocio. Este listado se elaboró a partir de información interna y externa, lo que permitió reunir experiencias del grupo LATAM, como también la perspectiva de sus grupos de interés y casos de referentes de la industria de aerolíneas. Además, se este listado incluyó RIOs de la operación y de la cadena de valor del grupo LATAM.

- ***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

- ***Talleres:*** 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.

- ***Agrupación:*** 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.

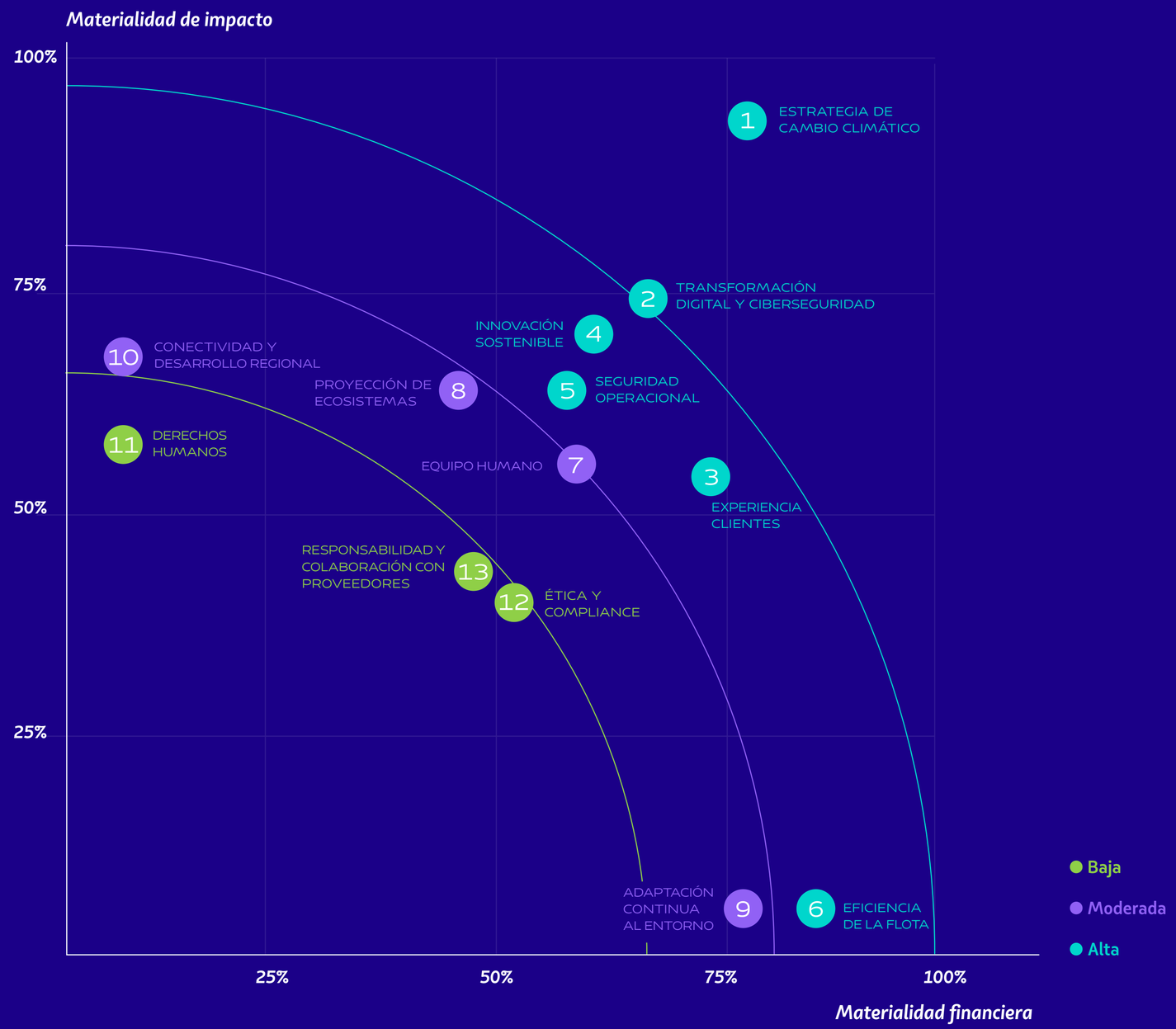
Paso 3: Priorización de temas materiales y elaboración de matriz final

La priorización de los temas materiales y la elaboración de la matriz final se llevó a cabo a través de un proceso exhaustivo de evaluación, priorización y validación.

- ***Evaluación y priorización:*** La evaluación de impactos, riesgos y oportunidades permitió priorizar los temas materiales en una matriz de doble materialidad.

- ***Validación:*** Esta matriz fue validada por el Director de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, el Director de Auditoría Interna, Riesgos y Control, y finalmente, por el gerente general (CEO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Group S.A.

Cabe precisar que, el grupo LATAM revisa anualmente la necesidad de actualizar sus temas materiales, 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.



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 Y SASB

Declaración de uso

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB

LATAM Airlines Group S.A. 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 2024 utilizando como referencia los Estándares GRI.

Además, como parte de lo requerido por la norma de carácter general chilena N°519, reporta las métricas definidas por el Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para la industria de transportes, específicamente el sector de aerolíneas. Cabe mencionar que esta clasificación de industria para reportar fue aprobada por el Directorio.

GRI 1

GRI 1: FUNDAMENTOS 2021

GRI 2: Contenidos generales 2021	**Páginas**
2-1 Detalles organizacionales	*12 y 77*
2-2 Entidades incluidas en la presentación de informes de sostenibilidad	*4*
2-3 Periodo objeto del informe, frecuencia y punto de contacto	*4, 6*
2-4 Actualización de la información	*N/A*
2-5 Verificación externa	*5*
2-6 Actividades, cadena de valor y otras relaciones comerciales	*12*
2-7 Empleados	*114, 294-295, 299*
2-8 Trabajadores que no son empleados	*194, 294-295*
2-9 Estructura de gobernanza y composición	*32, 39, 44*
2-10 Designación y selección del máximo órgano de gobierno	*39*
2-11 Presidente del máximo órgano de gobierno	*39*
2-12 Función del máximo órgano de gobierno en la supervisión de la gestión de los impactos	*47*
2-13 Delegación de la responsabilidad de gestión de los impactos	*47*
2-14 Función del máximo órgano de gobierno en la presentación de informes de sostenibilidad	*211*
2-15 Conflictos de interés	*56*

GRI 2: Contenidos generales 2021	**Páginas**
2-16 Comunicación de inquietudes críticas	*60*
2-17 Conocimientos colectivos del máximo órgano de gobierno	*39, 40*
2-18 Evaluación del desempeño del máximo órgano de gobierno	*40*
2-19 Políticas de remuneración	*45, 51*
2-20 proceso para determinar la remuneración	*51*
2-21 Ratio de compensación total anual	*N/D*
2-22 Declaración sobre la estrategia de desarrollo sostenible	*8*
2-23 Compromisos y políticas	*32, 134-135*
2-24 Incorporación de los compromisos y políticas	*54, 206, 292*
2-25 Procesos para remediar los impactos negativos	*57, 60, 68, 102*
2-26 Mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes	*54, 60*
2-27 Cumplimiento de la legislación y las normativas	*54, 141*
2-28 Afiliación a asociaciones	*70*
2-29 Enfoque para la participación de los grupos de interés	*68, 211*
2-30 Convenios de negociación colectiva	*300*
GRI 3: Temas materiales 2021	
3-1 Proceso de determinación de los temas materiales	*211*
3-2 Lista de temas materiales	*211, 214*

Estándar GRI/ SASB arolíneas

Tema material	***Contenido***	***Páginas***
Estrategia de cambio climático		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*147, 151, 154*
SASB AEROLINEAS - EMISIONES DE GEI	*TR-AL-110a.1 Emisiones mundiales brutas de alcance 1*	*156, 169, 286*
	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	*132, 281*
	TR-AL-110a.3 Total de combustible consumido, porcentaje de alternativo, porcentaje de sostenible	*144, 287*
GRI 302: ENERGÍA 2016	*302-1 Consumo energético dentro de la organización*	*143, 169*
	302-3 Intensidad energética	*143, 169*
GRI 305: EMISIONES 2016	*305-1 Emisiones directas de GEI (alcance 1)*	*169, 286*
	305-2 Emisiones indirectas de GEI al generar energía (alcance 2)	*169, 286*
	305-3 Otras emisiones indirectas de GEI (alcance 3)	*157, 169, 286*
	305-4 Intensidad de las emisiones de GEI	*157, 286*
	305-5 Reducción de las emisiones de GEI	*132*
	305-6 Emisiones de sustancias que agotan la capa de ozono	*287*
	305-7 Óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y otras emisiones significativas al aire	*287*
Transformación digital y ciberseguridad		
GRI TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*110*
GRI 418: PRIVACIDAD DEL CLIENTE	*418-1 Reclamaciones fundamentadas relativas a violaciones de la privacidad del cliente y pérdida de datos del cliente*	*60, 293*
Experiencia de clientes		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*68, 77, 95, 101, 172*
Otros indicadores	*Net Promoter Score*	*101*
	OTP (on time performance)	*112*

Tema material	Contenido	Páginas
Innovación sostenible		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	158
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-2 Gestión de impactos significativos relacionados con los residuos	158
	306-3 Residuos generados	145-146
	306-4 Residuos no destinados a eliminación	146, 169
	306-5 Residuos destinados a eliminación	146
Seguridad operacional		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	171
GRI 403: SALUD Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO 2018	403-1 Sistema de gestión de la salud y seguridad en el trabajo	171, 177, 179
	403-2 Identificación de peligros, evaluación de riesgos e investigación de incidentes	177-178
	403-5 Formación de los trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	118, 179
	403-7 Prevención y mitigación de los impactos en la salud y la seguridad de los trabajadores directamente vinculados con las relaciones comerciales	176-177, 179
SASB AEROLINEAS - GESTIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD	403-9 Accidentes de trabajo	177
	TR-AL- 540a.1 Descripción de la aplicación y los resultados de un sistema de gestión de la seguridad	177-179
	TR-AL-540a.2 Número de accidentes de aviación	186
	TR-AL-540A.3 Número de medidas gubernamentales de aplicación de los reglamentos de seguridad de la aviación	186
Eficiencia de la flota		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	88
SASB AEROLÍNEAS - PARÁMETROS DE ACTIVIDAD	TR-AL-000.A Asientos-kilómetro disponibles (ASK)	91
	TR-AL-000.B Factor de ocupación	91
	TR-AL-000.C Pasajeros-kilómetro rentados (RPK)	91
	TR-AL-000.D Toneladas-kilómetro rentadas (RTK)	91
	TR-AL-000.E Número de salidas	N/D
	TR-AL-000.F Antigüedad media de la flota	88

Tema material	Contenido	Páginas
Equipo Humano		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*115, 125*
GRI 401: EMPLEO 2016	*401-1 Contrataciones de nuevos empleados y rotación de personal*	*122, 128*
	401-2 Prestaciones para los empleados a tiempo completo que no se dan a los empleados a tiempo parcial o temporales	*N/D*
	401-3 Permiso postnatal	*302*
GRI 404: FORMACIÓN Y ENSEÑANZA 2016	*404-1 Promedio de horas de formación al año por empleado*	*118, 303*
	404-3 Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones periódicas de su desempeño y deldesarrollo de su carrera	*120*
SASB AEROLÍNEAS - PRÁCTICAS LABORALES	*TR-AL-310a.1 Porcentaje de la fuerza laboral activa cubierta por los convenios colectivos de trabajo*	*300*
	TR-AL-310a.2 Número de interrupciones del trabajo y total de días de inactividad	*300*
Otros indicadores	*Índice de Salud Organizacional (OHI, por sus siglas en inglés)*	*117, 128*
Protección de ecosistemas		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*168*
Adaptación continua al entorno		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*62-63, 257-278*
Conectividad y desarrollo regional		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	*3-3 Gestión de los temas materiales*	*164*
GRI 201: DESEMPEÑO ECONÓMICO 2016	*201-1 Valor económico directo generado y distribuido*	*26*
GRI 203: IMPACTOS ECONÓMICOS INDIRECTOS 2016	*203-1 Inversiones en infraestructuras y servicios apoyados*	*164*
	203-2 Impactos económicos indirectos significativos	*81, 84*
Otros indicadores	*Destinos*	

Tema material	Contenido	Páginas
Derechos Humanos		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	135
GRI 405: DIVERSIDAD E IGUALDAD DE OPORTUNIDADES 2016	405-1 Diversidad de órganos de gobierno y empleados	125-126, 294-295, 298-299
	405-2 Ratio entre el salario básico y la remuneración de mujeres y hombres	127
GRI 406: NO DISCRIMINACIÓN 2016	406-1 Casos de discriminación y acciones correctivas emprendidas	59-60
Ética y Compliance		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	54
GRI 205: ANTICORRUPCIÓN 2016	205-2 Comunicación y formación sobre políticas y procedimientos anticorrupción	57, 61, 206
	205-3 Incidentes de corrupción confirmados y medidas tomadas	56-57, 60
GRI 206: COMPETENCIA DESLEAL 2016	206-1 Acciones jurídicas relacionadas con la competencia desleal y las prácticas monopólicas y contra la librecompetencia	54
GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016	415-1 Contribuciones a partidos y/o representantes políticos	236
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	55
Responsabilidad y colaboración con proveedores		
GRI 3 TEMAS MATERIALES	3-3 Gestión de los temas materiales	188
GRI 414: EVALUACIÓN SOCIAL DE PROVEEDORES	GRI 414-1 Nuevos proveedores que han pasado filtros de selección de acuerdo con criterios sociales	198, 209
	GRI 414-2 Impactos sociales negativos en la cadena de suministro y medidas tomadas	209
Otros indicadores GRI y SASB reportados		
GRI 303: AGUA Y EFLUENTES 2018	303-3 Extracción de agua	218

ÍNDICE DE CONTENIDOS

NCG N°461 Y NCG°519

Norma de Carácter General N°519 chilena

NCG 519: 1. ÍNDICE DE CONTENIDOS

2. Perfil de la entidad

2.1 Misión, visión, propósito y valores	*14, 136*
2.2 Información histórica	*17*
2.3 Propiedad	
2.3.1 Situación de control	*33*
2.3.2 Cambios importantes en la propiedad o control	*35-37*
2.3.3 Identificación de socios o accionistas mayoritarios	*35-36*
2.3.4 Acciones, sus características y derechos	*30, 33-34, 36-37, 54*
2.3.5 Otros valores	*33-34*

3. Gobierno corporativo

3.1 Marco de gobernanza	*32, 47, 48, 56-57, 68, 122, 125, 131, 151, 153, 211, 281, 293*
3.2 Directorio	*39, 40, 41, 44*
3.3 Comités del Directorio	*32, 45-47, 64, 230, 232-233*
3.4 Ejecutivos principales	*35*
3.5 Adherencia a códigos nacionales o internacionales	*54*
3.6 Gestión de riesgos	*47, 51, 54, 56-58, 60-62, 66-67, 121, 281, 257*
3.7 Relación con los grupos de interés y el público en general	*38, 40*

4. Estrategia

4.1 Horizontes de tiempo	*226*
4.2 Objetivos estratégicos	*15, 47, 130, 134-135,*
4.3 Planes de inversión	*28*

5. Personas

5.1 Dotación de personal	
5.1.1 Número de personas por sexo	*126, 294*
5.1.2 Número de personas por nacionalidad	*295*
5.1.3 Número de personas por rango de edad	*298*
5.1.4 Antigüedad laboral	*298*
5.1.5 Número de personas con discapacidad	*299*
5.2 Formalidad laboral	*299*
5.3 Adaptabilidad laboral	*300*
5.4 Equidad salarial por sexo	
5.4.1 Política de equidad	*127*
5.4.2 Brecha salarial	*127*
5.5 Acoso laboral, sexual y violencia en el trabajo	*59-60*
5.6 Seguridad laboral	*177, 180, 182*
5.7 Permiso postnatal	*302-303*
5.8 Capacitación y beneficios	*118-119, 303*
5.9 Política de subcontratación	*206-207*

6. Modelo de negocio

6.1 Sector industrial	*13, 70*
6.2 Negocios	*13, 23, 118, 226, 228*
6.3 Grupos de interés	*68, 70*
6.4 Propiedades e instalaciones	*224-225*
6.5 Subsidiarias, asociadas e inversiones en otras sociedades	
6.5.1 Subsidiarias y asociadas	*381-426, 436*
6.5.2 Inversión en otras sociedades	*381-426, 436*

7. Proveedores

7.1 Pago a proveedores	*208-209*
7.2 Evaluación de proveedores	*197, 200-205*

8. Cumplimiento legal y normativo

8.1 En relación con clientes	*55*
8.2 En relación con sus trabajadores	*55*
8.3 Medioambiental	*140*
8.4 Libre competencia	*55*
8.5 Otros	*56*

9. Sostenibilidad

9.1 Métricas SASB	*214-218*
9.2 Verificación independiente	*5*

10. Hechos relevantes o esenciales ***247***

11. Comentarios de accionistas y del comité de directores ***230, 233-234***

12. Informes financieros ***306***

GLOSARIO

ADR: *American Depositary Receipt o Recibo de Depósito Americano*

AFPs: *Administradoras de Fondos de Pensiones*

ANAC: *Agencia Nacional de Aviación Civil de Brasil*

ASK: *Available Seat Kilometer o asientos-kilómetro disponibles (equivale al número de asientos disponibles multiplicado por la distancia recorrida)*

ATK: *Available Ton Kilometer o toneladas-kilómetro disponibles (equivale al total de capacidad disponible en toneladas multiplicado por la distancia volada)*

CMF: *Comisión para el Mercado Financiero de Chile*

CORSIA: *Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional de la Organización de las Naciones Unidas*

DIP: *Debtor-in-Possession o Deudor en Posesión (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: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization o Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización*

EBITDAR: *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, Amortization, and Rent o Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y arriendo de aviones*

GEI: *Gases de efecto invernadero*

GRI: *Global Reporting Initiative o Iniciativa de Reporte Global*

IATA: *International Air Transport Association o Asociación Internacional de Transporte Aéreo*

IEnvA: *IATA Environmental Assessment o Evaluación Ambiental de la IATA*

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

IOSA: *IATA Operational Safety Audit o Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA*

JBA: *Joint Business Agreement o Acuerdo de Negocio Conjunto*

LSA: *Ley de Sociedades Anónimas de Chile*

MRO: *Maintenance, Repair, and Overhaul o Mantenimiento, Reparación y Operaciones*

NPS: *Net Promoter Score*

NYSE: *New York Stock Exchange o Bolsa de Valores de Nueva York*

OACI: *Organización de Aviación Civil Internacional*

ODS: *Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas*

OHI: *Organizational Health Index o Índice de Salud Organizacional*

ONU: *Organización de las Naciones Unidas*

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

OTP: *On-time performance o Indicador de Puntualidad (mide la capacidad de una aerolínea o empresa de transporte para operar sus vuelos o servicios dentro del horario previsto)*

PHH: *Países de habla hispana*

RASK: *Revenue per Available Seat Kilometer o ingresos por asientos-kilómetro (equivale a la eficiencia de la aerolínea y se obtiene dividiendo el ingreso operacional por los ASK)*

RPK: *Revenue Passenger Kilometer o pasajeros-kilómetro rentados (equivale al total de pasajeros pagados multiplicado por la distancia recorrida)*

RTK: *Revenue Ton Kilometer o toneladas-kilómetro rentadas (equivale al total de toneladas transportadas multiplicado por la distancia recorrida)*

SEC: *Securities and Exchange Commission o Comisión de Bolsa y Valores de los Estados Unidos*

TDLC: *Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile*

VERIFICACIÓN EXTERNA

INFORME DE SEGURIDAD LIMITADA DEL PROFESIONAL INDEPENDIENTE SOBRE LA INFORMACIÓN DE SOSTENIBILIDAD IDENTIFICADA REPORTADA EN LA MEMORIA INTEGRADA DE LATAM AIRLINES GROUP S.A.

Santiago, 02 de abril de 2026

Señores Accionistas y Directores
LATAM Airlines Group S.A.

Alcance

Hemos realizado un trabajo de seguridad limitada de la información de sostenibilidad de LATAM AIRLINES GROUP S.A. identificada a continuación, reportada en su Memoria Integrada correspondiente al año terminado al 31 de diciembre de 2025 (Información de Sostenibilidad Identificada). Este trabajo fue realizado por un equipo multidisciplinario.

Información de Sostenibilidad Identificada

La Información de Sostenibilidad Identificada correspondiente al ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, incluye los indicadores GRI y SASB especificados en la sección "Índice de Contenidos GRI y SASB" del Capítulo 11 "Acerca de la Memoria" (páginas 214 a 218) y los datos para el Cuestionario de Sostenibilidad Corporativa (CSA, por sus siglas en inglés) indicados en las páginas 142, 143, 144, 146, 156, 157, 182, 198, 209, 287, 290, 301 y 303 de la Memoria Integrada.

Nuestro trabajo de seguridad limitada fue realizado únicamente con respecto a la información al 31 de diciembre de 2025 y no hemos realizado ningún procedimiento con respecto a períodos anteriores o a cualquier otro elemento incluido en la Memoria Integrada 2025 y, por lo tanto, no expresamos ninguna conclusión al respecto.

Criterios

Los criterios utilizados por LATAM Airlines Group S.A. para preparar la Información de Sostenibilidad Identificada se establecen en el Prólogo en página 4 y en la sección "Índice de Contenidos GRI y SASB" del Capítulo 11 "Acerca de la Memoria", en página 214 de la Memoria Integrada de 2025 (en adelante "los Criterios"), y considera los estándares dispuestos por la Global Reporting Initiative (GRI) y por el Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

Responsabilidad de LATAM AIRLINES GROUP S.A. por la Información de Sostenibilidad Identificada

La Administración de LATAM AIRLINES GROUP S.A. es responsable por la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada de acuerdo con los Criterios. Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno relevante para que la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada reportada esté exenta de representaciones incorrectas significativas, ya sea por fraude o error.

Limitaciones inherentes

La ausencia de un cuerpo significativo de prácticas establecidas en las cuales basarse para evaluar y medir la información no financiera permite medidas y técnicas de medición diferentes, aunque aceptables, las cuales pueden afectar la comparabilidad entre entidades. Adicionalmente, la cuantificación de las emisiones de gases de efecto invernadero está sujeta a una incertidumbre inherente debido al conocimiento científico inacabado utilizado para determinar los factores de emisión y los valores necesarios para combinar las emisiones de diferentes gases.

Nuestra independencia y gestión de calidad

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las Normas de Independencia y Requisitos Éticos Internacionales del Código de Ética para Profesionales de la Contabilidad emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores (IESBA, por sus siglas en inglés) que se basa en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional y debido cuidado, confidencialidad y conducta profesional.

Nuestra firma aplica el Estándar Internacional de Gestión de Calidad 1, el cual requiere que la firma diseñe, implemente y opere un sistema de gestión de calidad que incluya políticas o procedimientos relacionados con el cumplimiento de requerimientos éticos, estándares profesionales y requerimientos legales y regulatorios aplicables.

Nuestra responsabilidad

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una conclusión de seguridad limitada sobre la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM AIRLINES GROUP S.A. basada en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia que hemos obtenido. Nuestro trabajo fue efectuado de acuerdo con la Norma Internacional sobre Trabajos de Aseguramiento Distintos de Auditorías o Revisiones de Información Financiera Histórica (ISAE 3000, por su sigla en inglés) del Consejo de Normas Internacionales de Auditoría y Aseguramiento (IAASB, por sus siglas en inglés). Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos este trabajo a fin de obtener un nivel de seguridad limitada respecto de que la Información de Sostenibilidad Identificada está exenta de representaciones incorrectas significativas.

Un trabajo de seguridad limitada implica evaluar la idoneidad en las circunstancias del uso de los Criterios por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. como base para la preparación de la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada, evaluando los riesgos de representaciones incorrectas significativas, ya sea por fraude o error, respondiendo a los riesgos evaluados según sea necesario en las circunstancias, y evaluando la presentación general de la Información de Sostenibilidad Identificada. Un trabajo de seguridad limitada tiene un alcance sustancialmente menor que un trabajo de seguridad razonable tanto en relación con los procedimientos de evaluación de riesgos, incluyendo el entendimiento del control interno, como a los procedimientos ejecutados en respuesta a los riesgos evaluados.

Los procedimientos que realizamos se basan en nuestro juicio profesional e incluyeron indagaciones, observación de procesos realizados, inspección de documentos, procedimientos analíticos, la evaluación de la pertinencia de los métodos de cuantificación y políticas de reporte, y reconciliación con los registros subyacentes.

Dadas las circunstancias del trabajo, al realizar los procedimientos enumerados anteriormente, nosotros:

- Realizamos consultas a los responsables de la Información de Sostenibilidad Identificada.
- Comprendimos el proceso para recopilar y reportar la Información de Sostenibilidad Identificada.
- Realizamos pruebas sustantivas limitadas sobre la base de la Información de Sostenibilidad Identificada para verificar que los datos se hayan medido, registrado, cotejado e informado adecuadamente y sean consistentes con sus documentos de respaldo y/o provienen de fuentes que cuentan con soportes verificables.

- Comprobamos que la información financiera incluida como parte de la Información de Sostenibilidad Identificada se deriva ya sea de registros contables, o de estados financieros auditados por una firma de auditores independientes al 31 de diciembre de 2025.

Los procedimientos efectuados en un trabajo de seguridad limitada difieren en su naturaleza y oportunidad respecto a un trabajo de seguridad razonable y tienen un alcance menor que dicho tipo de trabajos. Como resultado, el nivel de seguridad obtenido en un trabajo de seguridad limitada es sustancialmente menor que la seguridad que se habría obtenido si hubiéramos realizado un trabajo de seguridad razonable. Por lo tanto, no expresamos una opinión de seguridad razonable sobre si la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM AIRLINES GROUP S.A. ha sido preparada, en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los Criterios.

Conclusión de seguridad limitada

Basados en los procedimientos que hemos realizado y la evidencia que hemos obtenido, nada ha llamado nuestra atención que nos haga creer que la Información de Sostenibilidad Identificada reportada en la Memoria Integrada de LATAM AIRLINES GROUP S.A. al 31 de diciembre de 2025 no está preparada, en todos los aspectos significativos, de acuerdo con los Criterios.

DocuSigned by:
12305B69BAF4485...
Gonzalo Riederer H.
RUT: 13.757.157-9

PricewaterhouseCoopers

Deloitte.

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

Nota: La carta corresponde a la verificación del año 2023 debido a que se ha definido mantener el análisis de doble materialidad anterior sin cambios.

ANEXOS

12

224 *QUIÉNES SOMOS*

229 *GOBIERNO CORPORATIVO*

239 *NUESTRO NEGOCIO*

279 *PROVEEDORES*

280 *COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD*

291 *CLIENTES*

294 *EMPLEADOS*

304 *ACERCA DE ESTA MEMORIA*

QUIÉNES SOMOS

GRI 2-1

LATAM AIRLINES GROUP S.A.
RUT: 89.862.200-2
DOMICILIO: SANTIAGO (CHILE)
NOMBRES DE FANTASÍA: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP Y/O LAN.

Constitución legal

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

Por escritura pública de fecha 20 de agosto de 1985, otorgada en la Notaría de Miguel Garay Figueroa, la Compañía 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 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 Compañía el cumplimiento de sus fines.

Propiedades, plantas y equipos

NCG 519: 6.4.I PROPIEDADES E INSTALACIONES

Chile

Casa Matriz: La principal instalación corporativa está ubicada en Las Condes, donde se arriendan 6.750 m² para las oficinas ejecutivas en una ubicación central de Santiago, Chile. Este espacio se distribuye en siete plantas de un edificio.

Base de mantenimiento: La base de mantenimiento de 162.500 m2 está ubicada en un terreno de propiedad de LATAM dentro del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalación contiene un 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. Asimismo, grupo LATAM arrienda 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: LATAM es propietario de 58.000 m2 de terreno y un edificio en el lado oeste del Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, donde opera un centro de entrenamiento de vuelo. Esta instalación cuenta con tres simuladores de vuelo completos, que no son propiedad de LATAM: uno para Boeing 787 y dos para aeronaves Airbus A320. Además, el grupo LATAM posee 388.000 m2 de terreno sin uso.

Además, Fast Air Almacenes de Carga S.A., una de las filiales del grupo LATAM, opera bodegas aduaneras de importación y utiliza una bodega de 10.500 m2 ubicada en el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

Prime Cargo SpA., una de las filiales del grupo LATAM que opera almacenes aduaneros de exportación, utiliza un almacén de 2.640 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. Además, en el Aeropuerto de Congonhas, LATAM Airlines Brasil alquila instalaciones de oficinas en hangares reconvertidos pertenecientes al administrador local del aeropuerto (AENA). 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 Airlines Brasil, se utiliza para selección de recursos humanos, servicios médicos, capacitación, modelo a escala y oficinas. Por su parte, comprende 15.342 m2 de terreno y 9.032 m2 de construcción.

Base de mantenimiento: La instalación de Mantenimiento, Reparación y Revisión (MRO, por sus siglas en inglés) de LATAM Airlines Brasil, ubicada en la ciudad de São Carlos en el estado de São Paulo, es uno de los activos de infraestructura más importantes del grupo LATAM. La instalación cubre un área total de 120 hectáreas, incluyendo una reserva legal y un área de preservación. Por su parte, cuenta con 97.500 m2 de área construida, nueve hangares, incluido el recientemente inaugurado Hangar 9, que añade 5.000 m2 adicionales, además de 11.000 m2 de área de plataforma.

Asimismo, LATAM Airlines Brasil opera en los Hangares II y V del Aeropuerto de Congonhas, los cuales son arrendados al administrador local del aeropuerto (AENA). Esta instalación cubre 23.886 m2 de oficinas y hangares, y alberga aproximadamente 1.300 estaciones de trabajo. También funciona como base para operaciones críticas, incluyendo mantenimiento de aeronaves, adquisiciones, logística de materiales aeronáuticos y modernización.

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 LATAM Cargo Brasil.

Paralelamente, en Guarulhos, LATAM Airlines Brasil 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. A su vez, el Complejo Hangar suma una superficie de 65.080 m2. En tanto, la terminal de carga cuenta con 252 m2 de oficinas y 17.215 m2 de área abierta, mientras que la superficie de aprovisionamiento del centro de distribución ocupa 3.030 m2.

Nuevas instalaciones

Durante 2025, LATAM Airlines Brasil completó varios proyectos de infraestructura, incluyendo:

- Mejoras y adaptaciones en el Aeropuerto de Guarulhos (GRU) para alinearse con estándares de calidad actualizados.

- Término de la modernización de la comunicación visual en los terminales de carga.

- Progreso en la adaptación de edificios no administrativos para garantizar el cumplimiento de los estándares de accesibilidad.

- Implementación y comienzo de operaciones de un nuevo hangar de mantenimiento de última generación (Hangar 9) en las instalaciones del MRO de São Carlos.

- La continua reorganización y optimización de las áreas operativas en el Aeropuerto de Congonhas.

- El inicio de estudios y la planificación del proyecto para el nuevo LATAM Lounge de 4.700 m², que se convertirá en la sala VIP aeroportuaria más grande de América Latina cuando se inaugure en 2027.

- El inicio de estudios y la planificación del proyecto para la nueva oficina en la EZ Tower, con una superficie de 1.800 m².

Otras ubicaciones

El grupo LATAM ocupa un terreno de 36,3 acres en el Aeropuerto Internacional de Miami, arrendado bajo un contrato de concesión con el Departamento de Aviación del Condado de Miami-Dade. Sus instalaciones incluyen un edificio corporativo de 13.609 m², una bodega 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 actualmente son arrendadas a grupo LATAM bajo un contrato a largo plazo con Aeroterm, una división de Realterm. De esta manera, en 2025, el grupo LATAM pagó US$12,6 millones en arriendos por estos espacios.

A modo de contexto, en febrero de 2014, el grupo LATAM firmó un contrato de arrendamiento con el Condado de Miami-Dade por aproximadamente 1,81 acres dentro del Aeropuerto Internacional de Miami. Este contrato tiene un plazo de 30 años y un costo anual de US$239.671. Bajo este acuerdo, el grupo LATAM mantiene el derecho a construir un hangar en el terreno arrendado.

La construcción de este hangar se completó en noviembre de 2015 y ha estado en operación desde junio de 2016. Cuenta con un espacio de mantenimiento de aeronaves de 15.479 m², suficiente para albergar un Boeing 777, además de un área de oficinas de 9.888 m². La inversión total de LATAM Airlines en la construcción de esta instalación fue de US$16,5 millones.

Finalmente, LATAM Airlines Perú está en proceso de construcción de una plataforma de mantenimiento de aeronaves de 65.000 m² en el nuevo Aeropuerto Jorge Chavez en la ciudad de Lima, Perú.

Vida útil de los activos

NCG 519: 4.1 HORIZONTES DE TIEMPO

Método utilizado para estimar la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

		VIDA ÚTIL (AÑOS)	
	MÉTODO DE DEPRECIACIÓN	**MÍNIMA**	**MÁXIMA**
Edificios	*Lineal sin valor residual*	*20*	*50*
Plantas y equipos	*Lineal, con valor residual (*)*	*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*

** Vida útil de 25 años en la flota corto alcance y en un rango de 20 a 30 años en la flota largo alcance. Los valores residuales se estiman en base al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos.*
Nota: Ver más en Estados financieros, en la Nota 16 – PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS.

Marcas, patentes, licencias y franquicias

NCG 519: 6.2.V, 6.2.VI Y 6.2.VII NEGOCIOS
GRI 2-1

Actualmente, grupo LATAM no cuenta con patentes, licencias, franquicias, royalties y/o concesiones que sean relevantes para el desarrollo de los negocios de la entidad.

A continuación, se detallan las marcas registradas y/o renovadas por grupo LATAM:



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, Taiwán, 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.

LATAM AIRLINES BRASIL ha sido registrada y/o renovada en Brasil; 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 PERU ha sido registrada y/o renovada en Perú.

LAN ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Hong Kong, India, Japón, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Perú, Corea del Sur, Taiwán, Uruguay, Estados Unidos, Reino Unido, Venezuela 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, Argentina, Paraguay, Perú, Reino Unido y Unión Europea; LAN PERU ha sido registrada y/o renovada en Costa Rica, Paraguay y Venezuela; y LAN Perú ha sido registrada y/o renovada en Brasil y Perú.

TAM ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, China, Colombia, Corea del Sur, Hong Kong, Macao, México, Paraguay, Perú, Reino Unido, Unión Europea, Uruguay, Estados Unidos y Venezuela.

LANTAM GRUPO LATAM AIRLINES ha sido registrada y/o renovada en Ecuador. 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; mientras que, 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.

LATAM CARGO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Australia, Bolivia, Brasil, Chile, China, 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; y LAN ECUADOR ha sido registrada y/o renovada en Ecuador, Reino Unido y la Unión Europea; TAM CARGO ha sido renovada en Brasil y Venezuela; TAM CARGO CONVENCIONAL ha sido registrada y/o renovada en Brasil; y CHILLCARGO ha sido registrada y/o renovada en Chile.

LATAM CARGO GROUP ha sido registrada con y/o renovada en Argentina, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Australia, Brasil, Canadá, China, Unión Europea, India, Reino Unido y Estados Unidos.

LATAM CARGO ACERCANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Perú; ACERCANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Ecuador y Colombia; LATAM CARGO BRINGING OPPORTUNITIES CLOSER ha sido registrada y/o renovada en Estados Unidos; y LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES ha sido registrada y/o renovada en Brasil; CHILLCARGO ha sido registrada y/o renovada en Chile.

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; FIDELIDAD ha sido registrada y/o renovada en Argentina; y FIDELIDADE ha sido registrada y/o renovada en Argentina y Brasil.

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; y LAN PASS ha sido registrada y/o renovada en Chile, Argentina, Brasil, Colombia, México y Uruguay. 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; y LATAM VIAGENS ha sido registrada y/o renovada en Brasil. TAM VIAGENS ha sido renovada en Brasil y Venezuela; TAM VACATIONS ha sido renovada en Argentina y Brasil; y 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; y 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; y Cyber LATAM ha sido registrada y/o renovada en Chile.

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, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela; y 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 Argentina, Chile, Colombia, Ecuador, México y Perú; LATAM A NECESSARY DESTINATION ha sido registrada y/o renovada en Reino Unido y Estados Unidos; y LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS ha sido registrada y/o renovada en Colombia y Perú.

LATAM VUELA NEUTRAL ha sido registrada y/o renovada en Bolivia, Colombia, México, Perú, Unión Europea y Uruguay; SOSELVA ha sido registrada y/o renovada en Perú; y 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 y Unión Europea; y LATAM RECICLA TU VIAJE ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, México, Unión Europea, Paraguay y Uruguay.

LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR ha sido registrada y/o renovada en ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Mexico y Unión Europea; y LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE ha sido registrada y/o renovada en Australia, Reino Unido, Nueva Zelanda y Estados Unidos. LATAM SEGUNDO VUELO ha sido registrada y/o renovada en Argentina,Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Mexico, Paraguay, Perú, Unión Europea y Uruguay; y LATAM SECOND FLIGHT ha sido registrada y/o renovada en Australia, Reino Unido, Estados Unidos y Nueva Zelanda.

LATAM AVIÓN SOLIDARIO ha sido registrada y/o renovada en Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Unión Europea, México, Perú Paraguay ys Uruguay; y LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO ha sido registrada y/o renovada en Brasil y en la Unión Europea.

TAM ha registrado o renovado las siguientes marcas en Brasil: AJATO, BUSINESS CLASSIC, BUSINESS PLUS, CLASSIC FIDELIDADE, FIRST, LATAM, LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR, LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES BRASIL, LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO, LATAM CARGO, LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES, LATAM CARGO BRASIL, LATAM DESTINADAS A ESTAREM JUNTAS, LATAM FIDELIDADE, LATAM LINHAS AÉREAS, LATAM MRO, LATAM PASS, LATAM RECICLE SUA VIAGEM, LATAM SEGUNDO VOO, LATAM SEM FRONTEIRAS, LATAM SEXTAS COMPENSAM, LATAM TRADE, LATAM TRAVEL, LATAM VIAGENS, LATAM WALLET, LATAMPLAY, LOGO ASOCIADO A MARCA LATAM, MAX, MEGA PROMO, MERCADO LATAM, PAIXÃO PELO RIO TAM, PROMO, TAM, TAM AIRLINES, TAM CARGO, TAM CARGO CONVENCIONAL, TAM CARGO PRÓXIMO DIA, TAM CARGO PRÓXIMO VÔO, TAM EXPRESS, TAM MILOR, TAM PREMIUM BUSINESS, TAM SEARCH BY PRICE, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS, VAMOS LATAM.

Seguros

NCG 519: 6.2 NEGOCIOS

Seguros aeronáuticos

El grupo LATAM cuenta con un programa de seguros de aviación que incluye casco y responsabilidad legal, lo que permite cubrir los riesgos inherentes a la operación aérea. En este sentido, el programa protege contra daños a aeronaves, motores y piezas, además de contemplar la responsabilidad civil frente a terceros, como pasajeros y carga.

Este programa es gestionado en conjunto con el Grupo IAG, conformado por British Airways, Iberia y sus subsidiarias y franquiciados. Como resultado, el aumento en los volúmenes negociados ha permitido mejorar la cobertura y acceder a condiciones más competitivas.

Seguros generales

Igualmente, el grupo LATAM cuenta con seguros generales que abarcan diversos riesgos con el potencial de afectar sus activos y patrimonio. En este contexto, dispone de una cobertura multirriesgo, diseñada para proteger contra daños y pérdidas derivadas de incendios, catástrofes naturales, robos y otros eventos.

Seguros automotrices y de responsabilidad civil

El grupo LATAM también cuenta con seguros automotrices y de responsabilidad civil, los cuales refuerzan su protección ante posibles contingencias. Además, con el objetivo de resguardar el bienestar de su equipo, contrata seguros de vida, complementarios de salud y accidentes, destinados a la cobertura de su personal.

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 acuerdo con los términos y condiciones del "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 que establece, entre otras cosas, que:

- 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:

- Cinco directores, incluyendo el vicepresidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A., nominado por los Acreedores Soportantes; y

- Cuatro directores, incluyendo el presidente del Directorio de LATAM Airlines Group S.A. (que será de nacionalidad chilena), designado por los Accionistas Soportantes.

- 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.

Convenciones de voto, transferencias y otros acuerdos

Convenciones de Voto

Las partes del acuerdo de accionistas de Holdco I y del acuerdo de accionistas de TAM han acordado votar sus acciones con derecho a voto de Holdco I y sus acciones de TAM de manera que se reflejen los acuerdos respecto a la representación en el directorio de TAM mencionados anteriormente.

Restricciones de transferencia

De acuerdo con los acuerdos de accionistas mencionados anteriormente, TEP Chile S.A. ("TEP Chile") podrá vender en bloque todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que posee de manera beneficiaria, sujeto al cumplimiento de las disposiciones sobre venta en bloque, si ocurre un evento de liberación (según se describe a continuación).

Un "evento de liberación" ocurrirá si:

(1) Se lleva a cabo un aumento de capital en LATAM Airlines Group;

(2) TEP Chile no ejerce completamente los derechos de suscripción preferente que le otorga la legislación chilena con respecto a dicho aumento de capital en relación con todas sus acciones restringidas de LATAM Airlines Group; y

(3) Después de completado dicho aumento de capital, el individuo designado por TEP Chile para la elección en el directorio de LATAM Airlines Group, con la asistencia del Grupo Cueto, no es elegido como miembro del directorio de LATAM Airlines Group.

Como resultado de la implementación de la reestructuración establecida en nuestro Plan de Reorganización, ocurrió un "evento de liberación". Sin embargo, hasta la fecha, no se ha implementado la venta de las acciones con derecho a voto de Holdco I que son propiedad beneficiaria de TEP Chile.

Restricción sobre transferencias de acciones de TAM

LATAM acordó en el acuerdo de accionistas de Holdco I no vender ni transferir ninguna acción de TAM a ninguna persona (que no sea una de sus filiales) en cualquier momento en que TEP Chile posea acciones con derecho a voto de Holdco I.

Sin embargo, LATAM tendrá derecho a realizar dicha venta o transferencia si, al mismo tiempo que la venta o transferencia, LATAM (o su cesionario) adquiere todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que TEP Chile posee de manera beneficiaria por un monto igual a la base impositiva vigente de TEP Chile en dichas acciones y cualquier costo en el que TEP Chile deba incurrir para llevar a cabo dicha venta o transferencia.

TEP Chile ha otorgado irrevocablemente a LATAM el derecho transferible de comprar todas las acciones con derecho a voto de Holdco I que posee beneficiosamente en relación con cualquier venta de este tipo.

Opción de Conversión

De conformidad con el acuerdo de accionistas de Holdco I, LATAM tiene el derecho unilateral de convertir sus acciones sin derecho a voto de Holdco I en acciones con derecho a voto de Holdco I en la máxima medida permitida por la ley, y de aumentar su representación en los directorios de TAM y Holdco I si y cuando lo permitan las leyes de control de propiedad extranjera en Brasil y otras leyes aplicables, siempre que dicha conversión no tenga un efecto adverso (según se define en la sección "Restricciones de Transferencia").

En febrero de 2019, LATAM Airlines Group S.A. completó los procedimientos para el canje de acciones de Holdco I S.A., mediante el cual incrementó su participación indirecta en TAM S.A. del 48,99% al 51,04%.

Esta transacción se llevó a cabo en virtud de la Medida Provisional N° 863/2018, emitida por CADE el 13 de diciembre de 2018, a través de la cual se permitió una participación de hasta el 100% de capital extranjero en aerolíneas en Brasil.

Si LATAM puede comprar y/o convertir sus acciones y no ejerce oportunamente su derecho a hacerlo, los accionistas controladores de TAM tendrán el derecho de vender a LATAM sus acciones con derecho a voto de Holdco I por un monto equivalente al precio 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, desde y después de la fecha de entrada en vigencia de la fusión, serán realizadas por Holdco I.

Informe anual de la gestión del comité de directores

NCG 519: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO, 11. 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 2025.

I. INTEGRACIÓN DEL COMITÉ DE DIRECTORES

El Comité de Directores de la Sociedad está integrado desde el 2 de mayo de 2024 por Frederico Curado, Sonia J.S. Villalobos y Michael Neruda. Frederico Curado y Sonia J.S. Villalobos 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 Ordinaria de Accionistas celebrada con fecha 25 de abril de 2024 y la duración de sus funciones es de dos años, conforme a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad.

II. INFORME DE ACTIVIDADES DEL COMITÉ

Durante el ejercicio 2025, el Comité de Directores sesionó en 17 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 2024, como también al cierre de los trimestres terminados al 31 de marzo, al 30 de junio y al 30 de septiembre de 2025, en las sesiones extraordinarias de fecha 30 de enero, 28 de abril y 28 de julio, y en la sesión ordinaria de fecha 14 de noviembre de 2025, respectivamente, incluyendo los informes de los Auditores Externos de la Sociedad, PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores Compañía Limitada ("PwC"), quienes participaron en todas las sesiones.

Revisión de informes de deterioro

En las sesiones de fecha 30 de enero, 28 de abril, 28 de julio y 14 de noviembre de 2025, el Comité de Directores revisó 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) para los períodos mencionados, concluyendo que no se observaron indicios de deterioro que ameritaran la necesidad de que la Compañía realizara pruebas adicionales a tal fecha, ni llevara adelante un ajuste contable de activos en la fecha de realización de test.

Sistemas de compensación para ejecutivos y trabajadores

En la sesión del 1 de julio de 2025 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 Plan Corporativo de Incentivos (CIP).

Auditoría Interna

En la sesión realizada el día 15 de enero de 2025, se aprobó el Plan de Auditoría Interna 2025. En las sesiones realizadas los días 13 de marzo, 28 de abril, 9 de mayo, 10 de junio, 1 de julio, 6 de agosto,

2 de septiembre, 7 de octubre, 14 de noviembre y 2 de diciembre de 2025, se revisó el estatus del Plan de Auditoría Interna llevado a cabo durante el año 2025, destacando los principales proyectos que fueron abordados, los aspectos relevantes en las auditorías realizadas y el estatus de los controles internos.

Auditorías bajo normativa SOX

En las sesiones del Comité de Directores de los días 15 de enero y 13 de marzo, se dio cuenta de los resultados obtenidos en la certificación SOX durante el año 2024, en el contexto de la aprobación de los estados financieros 2024. En las sesiones de fechas 13 de marzo, 9 de mayo, 10 de junio, 1 de julio, 7 de octubre se expuso sobre la planificación y seguimiento de los avances en materia de normativa SOX para la certificación del año 2025. También se dio cuenta, en las sesiones de fechas 9 de mayo y 7 de octubre, de los asuntos más relevantes a considerar durante el año 2025, los proyectos de la Compañía que podrían afectar la normativa SOX, y un cronograma a seguir en relación con esta certificación durante el año 2025.

Servicios de Auditoría Externa

En la sesión de fecha 30 de enero de 2025, PwC expuso el reporte de auditoría externa de 2024. En la sesión de fecha 13 de marzo de 2025, se realizó la evaluación de desempeño de los auditores externos y se concluyó recomendar al Directorio la ratificación de PwC como auditor externo para el ejercicio siguiente. En la sesión de fecha 9 de mayo, PwC expuso sobre el Plan Integrado de Auditoría Externa del año 2025, abordando temas que dicen relación con los requisitos normativos en materia de comunicación y los entregables del trabajo, la composición del equipo de PwC, el enfoque de auditoría consolidado, los avances alcanzados durante el año en la revisión de control interno y el cronograma de actividades y comunicaciones que mantendrán con los miembros del Comité. En la sesión de 7 de octubre de 2025, PwC expuso el estatus del Plan, incluyendo los testes de controles internos.

Gestión de Riesgos Corporativos

A lo largo del ejercicio, el Comité de Directores revisó en distintas sesiones los riesgos corporativos considerados de mayor relevancia para la Compañía, efectuando un seguimiento periódico de su evolución y de las medidas de mitigación implementadas. En la sesión de 15 de enero se analizaron los riesgos asociados a eventuales restricciones regulatorias que pudieran incrementar las regulaciones en materia de protección de clientes; el 13 de marzo se revisaron los riesgos vinculados al adecuado registro y reporte financiero; el 1 de julio se abordaron los riesgos relativos a materias tributarias, como aquellos asociados al uso y la gobernanza de la Inteligencia Artificial; el 6 de agosto se examinaron los riesgos relacionados con sostenibilidad; el 7 de octubre se trataron los riesgos de incumplimiento de regulaciones en materia de corrupción y soborno, lavado de dinero y libre competencia; y, finalmente, el 2 de diciembre se presentó una actualización respecto de los riesgos tributarios y arancelarios. De este modo, el Comité mantuvo una supervisión continua y sistemática de los principales riesgos corporativos durante el año.

Asimismo, en la sesión del 1 de julio de 2025, el Comité de Directores revisó de manera global, el estatus de todos los principales riesgos corporativos, incluyendo los aspectos de prevención, el modelo de gestión de riesgos y su estado de avance. Adicionalmente, el Comité efectuó revisiones específicas de los principales riesgos en los distintos territorios y negocios en los que opera el grupo, así como las principales iniciativas implementadas para su adecuada mitigación: LATAM Airlines Perú, el 13 de marzo; LATAM Airlines Ecuador, el 9 de mayo; LATAM Airlines Colombia, el 10 de junio; el negocio de carga y el territorio de Estados Unidos el 7 de octubre; y LATAM Airlines Brasil el 2 de diciembre.

Compliance

El Comité de Directores, en las sesiones del 13 de marzo y 2 de septiembre de 2025, recibió los reportes semestrales y capacitaciones sobre Compliance, revisando entre otras materias, las actualizaciones al Programa de Compliance tales como la implementación de medidas relativas a la Ley de Delitos Económicos en Chile, avances en el Programa de Cumplimiento de Terceros y el fortalecimiento del Modelo de Prevención de Delitos, entre otros, así como sus principales contenidos, entre los cuales se destacan el compromiso de la alta dirección de la Compañía, 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.

Políticas LATAM

En las sesiones de fechas 13 de marzo y 2 de septiembre de 2025, durante la presentación de Compliance se revisó el Código de Conducta LATAM.

En la sesión ordinaria de fecha 2 de diciembre de 2025, asimismo con Compliance, se revisó el proceso de elaboración, revisión y aprobación de políticas y se analizaron actualizaciones a políticas existentes, entre las que se destacan Política de Anticorrupción y Clawback. En esta sesión también se revisó la actualización a la Política Corporativa de Sostenibilidad, destacando que esta nueva versión integra formalmente los pilares Social, Ambiental, Cambio Climático y Economía Circular bajo un marco unificado de gobernanza ESG.

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

En las sesiones del Comité de fechas 30 de enero, 28 de abril, 28 de julio y 14 de noviembre de 2025, dando cumplimiento a la obligación de reporte trimestral establecida en la Política de OPR vigente de la Compañía y de reporte semestral de OPRs de la NCG N° 501 de la CMF, 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, así como el reporte semestral de la NCG 501.

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 2025, además de otras materias relacionadas a su rol.

Informe de Actividades por Sesión del Comité de Directores

NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO

El Comité de Directores se reunió y sesionó en dieciséis 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°261 15/01/2025

- Potenciales restricciones que incrementen las regulaciones relacionadas a la protección de clientes
- Reporte Comisión del Mercado Financiero (CMF) regulación Norma 501
- Plan Auditoría Interna 2025
- Agenda del Comité de Directores 2025
- Actualización plan auditoría y SOX 2024
- Evaluación desempeño Auditor Interno

2. Sesión Extraordinaria N°197 30/01/2025

- Aprobación prueba de deterioro al 31 de diciembre 2024
- Revisión del proceso de cierre de los estados financieros al 31 de diciembre de 2024
- Reporte trimestral de operaciones con partes relacionadas
- Reporte Auditor Externo

3. Sesión Ordinaria N°262 13/03/2025

- Recomendación para el formulario 20F y designación de expertos financieros bajo normativa SEC
- Propuesta de las firmas clasificadores de riesgo para el ejercicio 2025
- Evaluación de desempeño del Auditor Externo
- Propuesta de la firma de auditoría externa para el ejercicio 2025
- Análisis riesgo corporativo de adecuado registro financiero
- Actualización programa Compliance
- Revisión temas LATAM Airlines Perú
- Informe anual de la gestión del Comité de Directores
- Metas Dirección Auditoría, Control Interno y Riesgos
- Reporte mensual Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva reservada con VP Legal & Compliance
- Sesión ejecutiva reservada con el CFO, nombrado próximo a asumir su cargo
- Sesión ejecutiva reservada con CEO

4. Sesión Ordinaria N°263 28/03/2025

- Actualización mesa de gestión de fraudes
- Actualización plan de Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva reservada para Auditor Externo

5. Sesión Extraordinaria N°198 28/04/2025

- Revisión y aprobación de los estados financieros para el primer trimestre de 2025
- Reporte del Auditor Externo
- Reporte trimestral de operaciones con partes relacionadas
- Evaluación proyecto LATAM Airlines Brasil

6. Sesión Ordinaria N°264 09/05/2025

- Revisión temas LATAM Airlines Ecuador
- Plan anual Auditoría Externa para el año 2025
- Plan 2025 Certificación SOX
- Reporte mensual Auditoría Interna
- Sesión ejecutiva reservada con VP Legal & Compliance
- Sesión ejecutiva reservada con Head de Auditoría Interna

7. Sesión Ordinaria N°265 10/06/2025

- Revisión temas LATAM Airlines Colombia
- Reporte mensual Auditoría Interna
- Tema reservado para VP Legal & Compliance

8. Sesión Ordinaria N°266 01/07/2025

- Sistemas de remuneraciones y planes de compensación a ejecutivos y trabajadores de la sociedad
- Estatus Riesgos Corporativos
- Actualización temas tributarios
- Temas Contraloría
- Asuntos societarios y legales
- Riesgos uso de inteligencia artificial
- Reporte mensual de plan auditoría

9. Sesión Extraordinaria N°199 28/07/2025

- Revisión y aprobación de los estados financieros para el segundo trimestre de 2025

- Reporte trimestral y semestral (NCG 501 CMF) de operaciones con partes relacionadas
- Reporte del Auditor Externo
- Otros temas relacionados a Ciberseguridad

10. Sesión Ordinaria N°267 02/08/2025

- Actualización Riesgo Sostenibilidad
- Temas societarios
- Reporte mensual de plan auditoría

11. Sesión Extraordinaria N°200 13/08/2025

- Venta secundaria de acciones

12. Sesión Ordinaria N°268 02/09/2025

- Alternativa de reducción de capital
- Actualización programa de Compliance
- Reporte mensual de plan auditoría

13. Sesión Extraordinaria N°201 08/09/2025

- Venta secundaria de acciones

14. Sesión Extraordinaria N°202 24/09/2025

- Venta secundaria de acciones

15. Sesión Ordinaria N°269 07/10/2025

- Actualización negocio de Carga y territorio de Estados Unidos
- Actualización gestión riesgos de incumplimiento de regulaciones relativas a corrupción y soborno, lavado de dinero y libre competencia
- Actualización estimaciones y políticas contables
- Actualización certificación SOX 2025
- Reporte mensual de plan auditoría
- Sesión ejecutiva reservada con CFO
- Sesión ejecutiva reservada con CEO

16. Sesión Ordinaria N°270 14/11/2025

- Revisión y aprobación de los estados financieros para el tercer trimestre de 2025
- Reporte del Auditor Externo
- Reporte trimestral de operaciones con partes relacionadas
- Reporte mensual de plan auditoría

17. Sesión Ordinaria N°271 02/12/2025

- Revisión temas LATAM Airlines Brasil
- Actualización temas tributarios
- Actualización temas arancelarios (tariffs)
- Revisión estimaciones y políticas contables relevantes
- Actualización JV LATAM Airlines Brasil y Delta Air Lines (MRO)
- Actualización política Sostenibilidad
- Actualización proceso de elaboración y revisión de políticas Compliance
- Reporte mensual de plan auditoría

III. REMUNERACIONES Y GASTOS DE COMITÉ DE DIRECTORES.

GRI-19
NCG 519: 3.3 COMITÉS DEL DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas de la Sociedad, celebrada el 24 de marzo de 2025, acordó para el Ejercicio 2025 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse en 2026:

(i) Por concepto de remuneración base para cada Director integrante del Comité de Directores, una dieta fija anual de US$50.000 y de US$85.417 para el Presidente del Comité de Directores, pagaderas mensualmente a razón de un doceavo del monto correspondiente, independientemente del número de sesiones del Comité de Directores a las que asistan, sin límite de sesiones.

(ii) 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 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.

Los directores Michael Neruda, Bornah Moghbel y los ex directores William de Wulf y Álvaro Fabián renunciaron a sus compensaciones como miembros del Directorio, del Comité de Directores y/o de los subcomités.

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 24 de marzo de 2025, aprobó un presupuesto de gastos anual para el Comité de US$185.417 para el Ejercicio 2025 y hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse el 23 de abril de 2026. Durante el año 2025 no se hizo uso de este presupuesto de gastos.

IV. RECOMENDACIONES DEL COMITÉ DE DIRECTORES.

NCG 519: 3.3.IV COMITÉS DEL DIRECTORIO, 11. COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

IV.1 Proposición de Designación de Auditores Externos.

En la sesión del Comité de Directores del 13 de marzo de 2025 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 2023 y del trabajo y evaluación de desempeño del trabajo de auditoría del año anterior, continuar con los auditores externos PwC para el ejercicio 2025. La propuesta anterior fue aprobada por la Junta de Accionistas de la Sociedad celebrada el 24 de marzo de 2025.

IV.2 Proposición de Clasificadoras Privadas de Riesgo.

El Comité de Directores en la sesión del día 13 de marzo de 2025 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 24 de marzo de 2025. En tal sentido, el Comité resolvió proponer al Directorio de la Sociedad la designación de las siguientes firmas clasificadoras de riesgo, en cuanto al ámbito local: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada y en cuanto a la clasificación de riesgo internacional: Fitch Ratings Inc., Moody´s Investors Service y Standard & Poors Ratings Services, de manera que el Directorio utilice una o más de esas firmas, conforme sea necesario, para dar cumplimiento a las exigencias de las normativas aplicables conforme al mejor interés de la Sociedad:.

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; el Plan de incentivos a ejecutivos y empleados de la Sociedad (CIP).

IV.4 Comité de Auditoría:

Con fecha 17 de julio del 2024 el Directorio creó el Comité de Auditoría, para efectos de cumplir con la normativa de los Estados Unidos de América. Este Comité de Auditoría es un comité distinto al Comité de Directores requerido bajo el artículo 50 bis de la Ley N° 18.046. El Comité de Auditoría está integrado por don Frederico Curado y doña Sonia J.S. Villalobos.

Las principales funciones del Comité de Auditoría son; i) Supervisión de la Información Financiera y Reportes Contables, ii) Supervisión de la Auditoría Externa, iii) Supervisión del Sistema de Control Interno, iv) Supervisión del Cumplimiento Normativo y Ético, y por último, v) Supervisión de la Auditoría Interna y la Gestión de Riesgos.

COMENTARIOS Y PROPOSICIONES A LA MARCHA DE LOS NEGOCIOS

NCG 519: 11.COMENTARIOS DE ACCIONISTAS Y DEL COMITÉ DE DIRECTORES

Con respecto al inciso tercero del artículo 74 de la Ley N°18.046 cabe mencionar que no hubo comentarios ni proposiciones por parte del Comité de Directores ni de accionistas que representaran el 10% o más de las acciones emitidas con derecho a voto de LATAM Airlines Group S.A, en relación con a la marcha de los negocios sociales.

NUEVA ESTRUCTURA DE REMUNERACIÓN ANUAL DEL DIRECTORIO PARA EL EJERCICIO 2025

NCG 519: 3.2.II DIRECTORIO

La Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de marzo de 2025 aprobó la nueva estructura de remuneración anual del Directorio para el ejercicio 2025 y hasta la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse el 23 de abril de 2026. En dicha reunión, los accionistas acordaron una dieta fija anual de US$ 80.000 para cada miembro del Directorio (US$ 160.000 en el caso del presidente). La remuneración mencionada es pagadera mensualmente a razón de un doceavo del monto correspondiente, independientemente del número de sesiones de Directorio a las que asistan los Directores o el Presidente, sin límite de sesiones.
Además de la remuneración base, la Junta Ordinaria de Accionistas celebrada el 24 de marzo de 2025 aprobó una remuneración adicional para cada miembro del Directorio, que se determinará en base a los siguientes criterios:

a) Por el período comprendido desde el 25 de marzo de 2025 hasta la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse el 23 de abril de 2026, cada miembro del directorio tenía derecho a recibir una remuneración adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o “URAs”, siempre que el Director haya servido el cargo de manera continua hasta el final de dicho período. Adicionalmente, los miembros del Directorio que también forman parte del Comité de Directores tienen derecho a ciertas compensaciones fijas y variables (ver “Comité de Directores y Comité de Auditoría” a continuación).

(b) Si el Director cesa en su cargo antes de la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026 por una causa distinta a las indicadas en el literal (f) siguiente, tendrá derecho a una parte proporcional de las URAs a que se refiere el literal (a) anterior, y el remanente se perderá. Para el cálculo de la parte proporcional de este literal, se considerará el período en que el Director haya servido su cargo entre el 25 de marzo de 2025 y la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026; en el entendido, que para el solo efecto del cálculo de la parte proporcional referido en el presente literal (b), se considerará que la Junta Ordinaria de Accionistas correspondiente al año 2026 se realizará el 15 de abril de 2026.

(c) Sujeto a lo dispuesto en el literal (d) siguiente, las URAs a que se refiere el literal (a) anterior se harán efectivas y pagarán, y el Director tendrá derecho a percibirlas, dentro del período de 15 días contado desde la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026.

(d) Sin embargo, si el Director cesa en su cargo antes de la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026 por una causa distinta a las indicadas en el literal (f) siguiente, entonces las URAs a que se refiere el literal (a) anterior a que tenga derecho el Director se harán efectivas y pagarán, en la proporción que corresponda de acuerdo con el literal (b) anterior, y el Director tendrá derecho a percibirlas, dentro del período de 15 días contado desde la fecha en que el Director cese en su cargo.

(e) Para efectos de su pago, el valor de cada URA 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 bursátiles anteriores a la fecha en que se hagan efectivas, esto es, la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026 o la fecha en que el Director cese en su cargo, según corresponda (en adelante, denominado también el "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 se encuentren listados los American Depositary Shares de LATAM.

El pago se hará en dinero efectivo, en dólares de los Estados Unidos de América; o bien, en pesos, moneda de curso legal, según el equivalente al tipo de cambio "dólar observado" publicado por el Banco Central de Chile en el Diario Oficial el día del respectivo pago.

(f) Si antes de la fecha de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026, el Director cesa en su cargo debido a una inhabilidad legal para ejercer el cargo de Director o bien a consecuencia de un conflicto sobreviniente u otra causal que no le permita seguir ejerciendo sus deberes fiduciarios como Director, éste perderá todas las URAs a que se refiere el literal (a) anterior.

(g) En caso de cambio de control de la Compañía, el Director que mantenga su calidad de tal a la fecha de cambio de control tendrá derecho a la totalidad de las URAs a que se refiere el literal (a) anterior.

(h) En caso de cambios en la composición del Directorio, la remuneración adicional se pagará a prorrata del tiempo que cada Director (o su reemplazante, según corresponda) haya desempeñado su cargo en el período respectivo.

(i) Atendido a lo dispuesto en el literal (e) que precede, en caso de que cualquier modificación de la estructura de capital de la Sociedad afecte el valor de referencia utilizado para el cálculo y pago de las URAs, corresponderá al Directorio ajustar el valor de referencia que corresponda a cada URA en función de la entonces nueva realidad de la Sociedad, de forma que el valor de referencia ajustado de cada URA preserve la racionalidad referencial establecida para las URAs en el mismo literal (e).

Los montos pagados durante 2025 como compensación variable según las letras a), b) y c) anteriores son:

	MUS$
URAs (Miembros del Directorio)	*345*
URAs (Miembros del Comité de Directores)	*38*
Total	***383***

Los directores Bornah Moghbel y Michael Neruda y los ex directores Álvaro Fabián y William de Wulf renunciaron a su compensación como miembros del Directorio, miembros del Comité de Directores y/o miembros de los subcomités.

Influencia política

GRI 415-1

Contribuciones monetarias del grupo LATAM

	2022	2023	2024	2025
Lobby, representación de intereses o similar	*0*	*0*	*0*	*0*
Campañas políticas locales, regionales o nacionales, organizaciones, candidatos	*0*	*0*	*0*	*0*
Asociaciones comerciales, gremiales, asociaciones o grupos exentos de impuestos (por ejemplo, think tanks)	*1.402.306*	*1.829.742*	*1.545.987*	*1.124.486*
Otros	*0*	*0*	*0*	*0*
Total de contribuciones y otros gastos	*1.402.306*	*1.829.742*	*1.545.987*	*1.124.486*
Cobertura de los datos	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*



Mayores contribuciones monetarias a organizaciones

Nombre de la organización	Descripción de la organización	Monto pagado en 2025
Asociación Brasileña de Aerolíneas (ABEAR)	*La misión de la Asociación Brasileña de Aerolíneas (ABEAR) es fomentar el hábito de volar en Brasil, promoviendo un crecimiento continuo y sostenible de la aviación civil en el país. Entre sus estrategias operativas, se destacan la planificación, implementación y apoyo de acciones y programas destinados a impulsar tanto el transporte de pasajeros como el de carga.* *Fundada en 2012 por las principales aerolíneas brasileñas, como AVIANCA, AZUL, GOL, TAM (actualmente LATAM) y TRIP, la asociación también tiene como objetivo fortalecer las relaciones dentro de la cadena de aviación, colaborando estrechamente con los sectores público y privado, asociaciones profesionales y los consumidores, para asegurar un desarrollo armónico y eficiente de la industria aérea en Brasil.*	*US$641.675*
Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil)	*La Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil) es una entidad sin fines de lucro compuesta por las principales empresas del sector de aviación civil en la región. Entre sus miembros se incluyen las aerolíneas responsables de más del 80% del tráfico aéreo en América Latina y el Caribe. El propósito fundamental de la asociación es coordinar esfuerzos colaborativos para fomentar el desarrollo de un entorno aéreo más seguro, eficiente, rentable y sostenible. Todo esto con el fin de generar crecimiento socioeconómico para las comunidades de los países latinoamericanos y caribeños.*	*US$25.000*
Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila)	*La Asociación Chilena de Líneas Aéreas (Achila) es una organización que agrupa a las principales aerolíneas que operan en Chile, tanto nacionales como internacionales. Su objetivo es promover el desarrollo y la sostenibilidad de la industria de la aviación civil en el país, garantizando altos estándares de seguridad, calidad y accesibilidad en el transporte aéreo. Achila también trabaja para fortalecer las conexiones aéreas entre Chile y el resto del mundo, contribuyendo a la competitividad y el crecimiento económico del sector.*	*US$70.000*



Otros

Indicadores sugeridos por s&p global (corporate sustainability assessment)

Métricas de éxito para la compensación del Gerente General

El grupo LATAM utiliza indicadores de desempeño para la compensación variable del CEO, los cuales están vinculados a los retornos financieros. Estos indicadores generalmente reflejan un sólido desempeño financiero, como el EBITDAR Ajustado (millones de US$), el Flujo de Caja Libre sin Apalancamiento (millones de US$) y el ROIC (% de NOPAT Ajustado sobre Capital Invertido).

Alineación con el desempeño a largo plazo

El grupo LATAM ofrece incentivos a largo plazo como parte de la compensación variable de su Gerente General, con el período más extenso de otorgamiento alcanzando hasta 42 meses. Este incentivo se otorga en forma de bono y está sujeto a políticas de recuperación (clawback). En la medida permitida por la ley aplicable, los pagos realizados bajo el CIP estarán sujetos a recuperación o devolución:

(a) según lo exija la ley o de acuerdo con cualquier política aplicable del Empleador; o (b) en caso de que el Empleado incumpla los convenios restrictivos descritos anteriormente.



NUESTRO NEGOCIO

Marco regulatorio

NCG 519: 6.1.III, 6.1.IV 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 opera.

Cabe precisar que el grupo LATAM 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 este contexto, el grupo LATAM considera que ha obtenido y mantenido la autoridad necesaria, incluidas las autorizaciones y los certificados operativos correspondientes, los cuales están sujetos al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos relacionados con la industria aérea, incluyendo aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

De igual manera, los países en los que el grupo LATAM lleva a cabo 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 con el fin de contribuir a la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional. La OACI establece normas técnicas para la aviación internacional, y en ausencia de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, los países en los que el grupo opera han adoptado por referencia la mayoría de estas normas técnicas.

En este sentido, 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 relevantes aplicados a las compañías aéreas, a las aeronaves o que de alguna manera les afecten, salvo las leyes y normativas medioambientales de aplicación general.

No obstante, en países como Chile, Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, entre otros, las aeronaves de las filiales deben cumplir con ciertas restricciones en cuanto a las emisiones de ruidos. En este sentido, los aviones del grupo LATAM cumplen sustancialmente con todas estas restricciones, habiendo implantado en toda su flota, al menos, la norma conocida como “Requisitos del capítulo 3” (Anexo 16 Vol. 1 de la OACI).

En 2016, la OACI adoptó una resolución que creó el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), estableciendo un marco para una medida global basada en el mercado destinada a estabilizar las emisiones de CO_2 en la aviación civil internacional (es decir, vuelos de aviación civil que parten de un país y llegan a otro distinto). Con la adopción de este marco, la industria de la aviación se convirtió en la primera industria en alcanzar un acuerdo respecto de sus emisiones de CO_2. El esquema, que define un estándar unificado para regular las emisiones de CO_2 en los vuelos internacionales, comenzó a implementarse en diversas fases por los Estados miembros de la OACI en 2021 (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 opera, los cuales establecen normas y requisitos para la explotación de aeronaves y su mantenimiento.

Por ejemplo, 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 medidas de seguridad específicas por parte de las compañías aéreas y los aeropuertos, como la obligación de revisar (screen) todos los equipajes de los pasajeros para detectar explosivos.

En este contexto, la financiación de la seguridad de las aerolíneas y los aeropuertos, tal como exige la ley, proviene en parte de una tarifa de seguridad de los pasajeros de USD$5,60 por segmento, con un tope de USD$11,20 por viaje de ida y vuelta. Sin embargo, las aerolíneas son responsables de cubrir los costos que superen esta tasa. La implementación de los requisitos establecidos por la ley ha supuesto un aumento de los costos tanto para las aerolíneas como para 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 continúan imponiendo cargas a las compañías aéreas, los pasajeros y los transportistas.

A continuación, se presentan 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 de Chile (CDGAC) como la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) supervisan y regulan la industria aeronáutica chilena. La CDGAC, que depende directamente de la Fuerza Aérea de Chile (FACh), es responsable de garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos nacionales relativos a la navegación aérea, mientras que la JAC actúa como la autoridad chilena de aviación civil.

De hecho, en virtud del Decreto Ley Nº 2.564, que regula la aviación comercial, la JAC establece las políticas comerciales clave para la industria aeronáutica chilena, regula la asignación de rutas internacionales y asegura el cumplimiento de ciertos requisitos de seguros.

Por su parte, la CDGAC regula las operaciones de vuelo, incluyendo la supervisión del personal, las aeronaves, las normas de seguridad, el control del tráfico aéreo y la gestión aeroportuaria.

En este contexto, el grupo LATAM ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno chileno para realizar operaciones de vuelo, lo que incluye los certificados de autorización de la JAC y los certificados técnicos operativos de la CDGAC. La validez de dichos certificados está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluidos aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

Cabe señalar que Chile es un Estado contratante y miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En consecuencia, las autoridades chilenas han incorporado las normas técnicas de esta para la aviación internacional a la legislación y los reglamentos nacionales. Asimismo, en ausencia de una normativa local aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la DGAC ha adoptado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

Por lo tanto, 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 operar en rutas nacionales, sino que deben cumplir con los requisitos técnicos y de seguros establecidos por la CDGAC y la JAC, respectivamente.

Por otro lado, no existen barreras regulatorias que impidan a una aerolínea extranjera crear una filial en Chile y acceder al mercado nacional a través de esta filial. De hecho, el 18 de enero de 2012, el Secretario de Transporte y el Secretario de Economía de Chile anunciaron la apertura unilateral de los cielos nacionales. Esta medida fue confirmada en noviembre de 2013 y ha estado en vigor desde entonces.

Rutas internacionales: Como aerolínea que opera en rutas internacionales, la filial chilena del grupo está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil que permiten el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Chile y varios otros países. No obstante, no es posible garantizar que los acuerdos bilaterales actuales entre Chile y otros gobiernos se mantendrán sin cambios. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más tratados bilaterales podría tener un impacto material adverso en las operaciones y los resultados financieros en LATAM.

Los derechos de rutas internacionales, así como los correspondientes derechos de aterrizaje, se derivan de los acuerdos de transporte aéreo negociados entre Chile y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, el gobierno de un país concede al de otro el derecho de designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares a determinados destinos en el primero, y en algunos casos, para conectar además con destinos en terceros países. En Chile, cuando se disponen de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede solicitar su asignación.

En caso de que haya más de un solicitante para una frecuencia de ruta, la JAC adjudica dicha frecuencia mediante una licitación pública por un periodo de cinco años. La JAC otorga las frecuencias de ruta con la condición de que la aerolínea beneficiaria las explote de forma permanente. Sin embargo, 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, en la que participaron tres aerolíneas chilenas. La filial chilena del grupo se adjudicó 10 de las 13 frecuencias, por un costo total de USD$315.000.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas chilenas tienen la libertad de establecer sus propias tarifas tanto nacionales como internacionales, sin intervención directa del gobierno. Para más detalles, consulte la sección “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 LATAM en Chile, con el objetivo de mantener un entorno competitivo. Según este plan, debe notificar a la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) sobre cualquier aumento o disminución de las tarifas estándar en rutas que la JAC considere “no competitivas”. En el caso de las rutas “competitivas”, la notificación debe realizarse con al menos 20 días de antelación para las disminuciones de tarifas y con al menos 10 días para los aumentos.

Además, las autoridades chilenas exigen que LATAM informe cualquier modificación en sus tarifas en rutas no competitivas y garantice que los rendimientos medios en estas rutas no sean superiores a los de las rutas competitivas de distancia similar.

PERÚ

Regulación aeronáutica

La Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú (PDGAC) supervisa y regula la industria aeronáutica en Perú. Dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, su función principal es garantizar el cumplimiento de las leyes y los reglamentos peruanos relacionados con la navegación aérea. Además, la PDGAC regula la asignación de rutas nacionales e internacionales, el cumplimiento de los requisitos

en materia de seguros y las operaciones de vuelo, incluyendo la normativa sobre el personal, aeronaves, estándares de seguridad, control del tráfico aéreo y gestión aeroportuaria.

En este contexto, LATAM Airlines Perú ha obtenido y mantenido la autorización necesaria del gobierno peruano para realizar operaciones de vuelo, incluidos los certificados de autorización y los certificados técnicos operativos, cuya validez está sujeta al cumplimiento continuo de los estatutos, normas y reglamentos aplicables a la industria aeronáutica, incluidos aquellos que puedan adoptarse en el futuro.

Es importante señalar que Perú es un estado contratante y miembro permanente de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En este sentido, la OACI establece normas técnicas para la aviación internacional, las cuales han sido incorporadas a la legislación y los reglamentos peruanos. Además, en ausencia de normativas locales específicas en materia de seguridad o mantenimiento, la PDGAC ha adoptado por referencia la mayoría de las normas técnicas de la OACI.

En consecuencia, la filial Peruana del grupo LATAM considera que ha cumplido plenamente con todas las normas técnicas pertinentes.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas peruanas deben obtener permisos para transportar pasajeros o carga en cualquier ruta nacional, cumpliendo con los requisitos técnicos y legales establecidos por la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú (PDGAC). Por otro lado, las aerolíneas extranjeras no están autorizadas para operar servicios aéreos nacionales entre destinos dentro de Perú.

Rutas internacionales: Como aerolínea que opera en rutas internacionales, LATAM Airlines Perú está sujeto a diversos acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil, los cuales establecen el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Perú y varios otros países. No obstante, no se puede garantizar la continuidad de los acuerdos bilaterales vigentes entre Perú y gobiernos extranjeros, y cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más de estos tratados podría tener un impacto material adverso en nuestras operaciones y resultados financieros.

Además, los derechos de las rutas internacionales, así como los derechos de aterrizaje, se derivan de los acuerdos de transporte aéreo negociados entre Perú y otros países. Según estos acuerdos, el gobierno de un país otorga al de otro la facultad de designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares a destinos específicos, y en ciertos casos, para conectar con destinos en terceros países.

En este contexto, en Perú, cuando se liberen frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible podrá solicitar su asignación. Si existen varios solicitantes para una misma frecuencia de ruta, la PDGAC la adjudica de acuerdo con las normas de asignación vigentes, por un periodo de cinco años. Cabe señalar que la PDGAC concede frecuencias de ruta bajo la condición de que la aerolínea beneficiaria las opere de manera permanente. De hecho, si una aerolínea no opera una ruta durante un periodo de 90 días o más, la PDGAC tiene la facultad de revocar los derechos sobre esa ruta. Un ejemplo de ello es que en los últimos años, la PDGAC ha revocado frecuencias de ruta no utilizadas por varios operadores peruanos.

ECUADOR

Regulación aeronáutica

En Ecuador, la aviación comercial está supervisada por dos entidades estatales: (i) el Consejo Nacional de Aviación Civil (CNAC), encargado de dirigir la política aeronáutica, y (ii) la Dirección General de Aviación Civil de Ecuador (EDGAC), organismo técnico responsable de la regulación y el control del sector.

En este contexto, el CNAC otorga permisos y concesiones de explotación a aerolíneas nacionales e internacionales. Además, emite dictámenes sobre tratados bilaterales y multilaterales de transporte aéreo, asigna rutas y derechos de tráfico, y aprueba acuerdos de operación conjunta, arrendamientos con tripulación y códigos compartidos.

Por su parte, la EDGAC tiene como función principal garantizar el cumplimiento de las normativas técnicas nacionales e internacionales establecidas por la OACI. Entre sus responsabilidades destacan:

- Supervisar la aplicación de regulaciones nacionales e internacionales en materia aeronáutica.
- Mantener registros sobre seguros, aeronavegabilidad y licencias de aeronaves civiles ecuatorianas.
- Administrar el Registro Nacional de Aeronaves.
- Expedir licencias para tripulaciones.
- Controlar el tráfico aéreo dentro del espacio aéreo ecuatoriano.
- Aprobar acuerdos de código compartido.
- Modificar permisos de operación.

Asimismo, la EDGAC debe cumplir con las normas y métodos recomendados por la OACI, dado que Ecuador es signatario del Convenio de Chicago de 1944.

Derechos de ruta

Las aerolíneas deben obtener autorización de la CNAC (un permiso o concesión de operación) para prestar servicios de transporte aéreo. En el caso de las operaciones domésticas, solo las compañías constituidas en Ecuador pueden operar a nivel local, y únicamente las aeronaves matriculadas en Ecuador y operadas bajo contratos de arrendamiento en seco (dry lease), o aeronaves extranjeras, siempre que estén registradas como aeronaves principales y estén autorizadas para operar en el ámbito doméstico.

Rutas internacionales: Los permisos para operaciones internacionales se otorgan en función de los tratados de transporte aéreo suscritos por Ecuador o, en ausencia de estos, bajo el principio de reciprocidad. En este contexto, 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 conforme a las disposiciones vigentes dentro de este régimen, en particular la Decisión N°582 de 2004, la cual garantiza el libre acceso a los mercados sin restricciones, salvo por razones técnicas.

Política de precios de pasajes

La Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, aprobada el 13 de octubre de 2011, tiene como objetivo evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de los operadores económicos con poder de mercado, así como castigar acuerdos restrictivos, desleales y prácticas colusorias. Esta ley establece un organismo público como máxima autoridad de aplicación y define los procedimientos de investigación y sanciones, las cuales son severas.

No obstante, las tarifas aéreas no están reguladas y solo están sujetas a registro. En general, los tratados bilaterales de transporte aéreo estipulan que las tarifas deben regirse por la normativa del país de origen.

BRASIL

Regulación Aeronáutica y de Aviación Civil

La industria aeronáutica en Brasil es regulada y supervisada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC), vinculada al Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MPOR) y trabaja en conjunto con la Secretaría de Aviación Civil (SAC), que está subordinada al MPOR. Mientras que la SAC define las políticas públicas, la ANAC es responsable de regular y monitorear su implementación. Creada mediante la Ley N°11.182/2005, la ANAC regula la aviación comercial, la asignación de rutas, el cumplimiento de requisitos de seguros, las operaciones de vuelo, los derechos y deberes de los pasajeros, y representa a Brasil en organismos internacionales de aviación civil. Además, el Departamento de Control del Espacio Aéreo (DECEA), una entidad subordinada a la Fuerza Aérea Brasileña (Comando da Aeronáutica), bajo el Ministerio de Defensa, y responsable de la gestión del Sistema Brasileño de Control del Espacio Aéreo (SISCEAB) y la gestión aeroportuaria, en este último caso compartiendo responsabilidades con la Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), una empresa pública creada por la Ley N.º 5.862/72, y responsable de administrar, operar y explotar los aeropuertos brasileños de manera industrial y comercial (con excepción de aquellos aeropuertos concesionados a la iniciativa privada).

LATAM Airlines Brazil ha obtenido y mantiene las autorizaciones necesarias del gobierno brasileño para llevar a cabo operaciones de vuelo, incluidas las autorizaciones y los certificados técnicos operativos otorgados por la ANAC, cuya vigencia está sujeta al cumplimiento continuo de las leyes, normas y regulaciones aplicables a la industria aeronáutica, incluidas aquellas que puedan adoptarse en el futuro.

La ANAC es la autoridad de aviación civil de Brasil y es responsable de supervisar el cumplimiento de las leyes y regulaciones brasileñas relacionadas con el transporte aéreo. Brasil es un Estado contratante y miembro permanente de la OACI. La OACI establece estándares técnicos para la industria de la aviación internacional, los cuales han sido incorporados por las autoridades brasileñas en la legislación y normativa del país. En ausencia de una regulación brasileña aplicable en materia de seguridad o mantenimiento, la ANAC ha incorporado por referencia la mayoría de los estándares técnicos de la OACI.

Derechos de ruta

Rutas domésticas: Las aerolíneas brasileñas operan bajo un régimen de autorización de servicios públicos, por lo que deben obtener autorizaciones de las autoridades brasileñas para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Asimismo, es obligatorio contar con 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, todas las aerolíneas brasileñas deben cumplir con los requisitos técnicos establecidos por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).

Según el Código Brasileño Aeronáutico (CBA), establecido por la Ley Federal N° 7.565/86, no existen restricciones a la propiedad de aerolíneas brasileñas por parte de inversores extranjeros, siempre que la empresa esté constituida bajo las leyes brasileñas y tenga su sede y administración en el país. Sin embargo, el CBA prohíbe a aerolíneas no brasileñas prestar servicios de transporte aéreo doméstico dentro de Brasil.

Rutas internacionales: Las aerolíneas brasileñas y extranjeras que operan en rutas internacionales están sujetas a acuerdos bilaterales de transporte aéreo civil, que establecen el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre Brasil y otros países. Estos derechos, junto con los correspondientes derechos de aterrizaje, derivan de tratados negociados entre Brasil y gobiernos extranjeros. En virtud de estos acuerdos, un país puede designar a una o varias aerolíneas nacionales para operar servicios regulares en destinos específicos y, en algunos casos, conectar con terceros países.

En Brasil, cuando se disponen de frecuencias de ruta adicionales hacia y desde ciudades extranjeras, cualquier aerolínea elegible puede solicitarlas. Si hay más de un solicitante, la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC) realiza una licitación pública y adjudica la frecuencia a la compañía elegida. No obstante, la ANAC exige que las aerolíneas beneficiarias operen las frecuencias asignadas de manera permanente. La Resolución 491/18 de la ANAC establece los criterios para determinar la infrautilización de una frecuencia, así como los procedimientos para su revocación y reasignación, disposición que entró en vigor en septiembre de 2019.

Política de precios de pasajes

Las aerolíneas brasileñas y extranjeras pueden establecer libremente sus tarifas internacionales, mientras que, en el caso de las tarifas nacionales, esta libertad aplica únicamente a las aerolíneas brasileñas, sin regulación gubernamental. No obstante, deben evitar el abuso de posición dominante en el mercado.

A pesar de esta autonomía tarifaria, las aerolíneas pueden presentar denuncias ante la autoridad de defensa de la libre competencia si consideran que otras compañías incurren en prácticas monopólicas o fijación de precios que violen las leyes antimonopolio de Brasil.

COLOMBIA

Regulación aeronáutica

La entidad gubernamental encargada de regular, dirigir y supervisar la aviación civil en Colombia es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (la "Aerocivil" o "AC"), una unidad administrativa especial adscrita al Ministerio de Transporte.

La AC es la autoridad aeronáutica en todo el territorio nacional, encargada de regular y supervisar el espacio aéreo colombiano de conformidad con la Constitución Política de Colombia, los tratados internacionales ratificados por Colombia y la normativa aeronáutica aplicable.

La AC tiene la facultad de interpretar, aplicar y expedir regulaciones complementarias en materia de aviación civil y transporte aéreo para asegurar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con sujeción a los principios de legalidad y debido proceso establecidos en la Constitución Política de Colombia y en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011). Asimismo, la AC otorga los permisos necesarios para la prestación del servicio de transporte aéreo.

Derechos de ruta

La AC otorga permisos de operación a los transportadores nacionales y extranjeros que pretendan operar en, desde y hacia Colombia. En el caso de las aerolíneas colombianas, para obtener el Certificado de Operador Aéreo (AOC) y el permiso de operación, la compañía debe cumplir con los RAC y acreditar los requisitos legales, económicos, financieros y técnicos establecidos en el Decreto 1282 de 1994 y sus normas concordantes.

El proceso de solicitud incluye la realización de una audiencia pública en la que se evalúa la conveniencia y necesidad pública del servicio, de conformidad con los principios de transparencia y participación ciudadana exigidos por el derecho administrativo colombiano. El mismo procedimiento debe seguirse para adicionar rutas nacionales o internacionales. El otorgamiento de rutas internacionales está sujeto a los acuerdos bilaterales y multilaterales de servicios aéreos suscritos por Colombia.

Existen excepciones al procedimiento de audiencia pública, entre ellas: (i) las solicitudes presentadas por aerolíneas de países miembros de la Comunidad Andina (CAN), conforme a la Decisión 582 de 2004, que establece un régimen de cielos abiertos entre los Estados miembros; (ii) las rutas o permisos que formen parte de un régimen liberalizado en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales aplicables; y (iii) otras excepciones que pueda establecer la AC de conformidad con la normativa vigente.

Aun cuando no resulte aplicable el proceso de audiencia pública, la aerolínea debe presentar ante la AC un estudio técnico, económico y financiero completo, y la solicitud debe publicarse en el sitio web oficial de la autoridad por el plazo mínimo establecido en la regulación, en cumplimiento del derecho de acceso a la información pública garantizado por el artículo 74 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 1712 de 2014 (Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública).

Las autorizaciones de rutas se otorgan con carácter intransferible y son específicas para el transportador aéreo autorizado, de conformidad con el Decreto 1282 de 1994.

En cuanto a la inversión extranjera en aerolíneas colombianas, si bien en general no existen restricciones respecto del porcentaje de participación de capital extranjero en transportadores aéreos nacionales bajo la normativa vigente, dichas inversiones deben cumplir con los requisitos de registro de inversión extranjera establecidos por el Banco de la República y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y están sujetas a las disposiciones de libre competencia aplicables conforme a la Ley 1340 de 2009 (Superintendencia de Industria y Comercio).

Política de precios de pasajes

Desde julio de 2007, en virtud de la Resolución 3299 de 2007 expedida por la Aerocivil, se eliminaron los requisitos de tarifas aéreas mínimas tanto para el transporte aéreo internacional como doméstico, permitiendo a las aerolíneas fijar sus tarifas según las condiciones del mercado, sujetas a la normativa de protección al consumidor, incluida la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor).

Mediante la Resolución 904 de 2012, expedida en febrero de 2012, la Aerocivil eliminó el recargo obligatorio por combustible para el transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros y carga. A partir del 1 de abril de 2012, los transportadores aéreos pueden decidir discrecionalmente si cobran o no un recargo por combustible, siempre que dicho cobro cumpla con las normas de protección al consumidor y los requisitos de transparencia. En caso de cobrarse, el recargo por combustible debe estar incluido en el precio total del tiquete, pero debe informarse de manera separada y clara en los tiquetes, en la publicidad y en todo el material de mercadeo utilizado por la aerolínea, conforme a los derechos de transparencia e información del consumidor establecidos en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 1074 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo).

En la misma línea, a partir del 1 de abril de 2012, dejaron de existir restricciones sobre las tarifas máximas publicadas por las aerolíneas, así como la obligación de los transportadores aéreos de reportar a la autoridad aeronáutica civil las tarifas y condiciones al día siguiente de su publicación. Sin perjuicio de ello, las aerolíneas continúan sujetas a: (i) las obligaciones generales de reporte que pueda exigir la Aerocivil con fines estadísticos y regulatorios; (ii) las normas de protección al consumidor que prohíben prácticas tarifarias abusivas, engañosas o discriminatorias conforme a la Ley 1480 de 2011; y

(iii) las disposiciones de libre competencia contenidas en la Ley 1340 de 2009, que prohíben la fijación de precios y otras conductas anticompetitivas.

Las tarifas administrativas no están sujetas a modificación alguna y su cobro es obligatorio para el transporte de pasajeros conforme a los Reglamentos Aeronáuticos Civiles. Se aplican tarifas administrativas diferenciales a las ventas de tiquetes realizadas a través de canales por Internet.

REGULACIÓN ANTIMONOPOLIOS

Chile

La Fiscalía Nacional Económica (FNE) es una de las principales autoridades antimonopolio en Chile. Tiene el rol de promover y defender la libre competencia, supervisando e investigando posibles infracciones al Decreto Ley Nº 211 de 1973 (la "Ley Antimonopolio"). La Ley Antimonopolio considera anticompetitiva toda conducta que impida, restrinja o entorpezca la competencia o que tienda a producir dichos efectos. Entre las diversas conductas anticompetitivas que sanciona la Ley Antimonopolio se encuentran: (i) colusión; (ii) abuso de posición dominante; e (iii) interlocking.

La FNE o una persona agraviada pueden demandar la indemnización de perjuicios derivados de una infracción a la Ley de Libre Competencia, interponiendo una acción ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ("TDLC"). El TDLC tiene la facultad de imponer diversas sanciones por infracciones a la Ley de Libre Competencia, incluyendo: (i) la modificación o terminación de 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 el 30% de las ventas de la entidad infractora correspondientes a la línea de productos y/o servicios asociada a la infracción, durante todo el período en que esta se haya extendido; alternativamente, una multa equivalente al doble del beneficio económico obtenido por la empresa infractora; o, cuando ninguna de estas alternativas resulte aplicable, una multa de hasta aproximadamente US$50 millones (60.000 UTA). Si el TDLC determina la existencia de una infracción a la libre competencia, una persona agraviada podrá demandar la indemnización de perjuicios mediante una acción consecutiva (follow-on) ante el mismo TDLC, incluyendo tanto acciones individuales como acciones colectivas.

La Ley Antimonopolio también considera la posibilidad de imponer sanciones penales a personas naturales, aunque exclusivamente para casos de colusión. Cabe precisar que el 17 de agosto de 2023, se publicó en el Diario Oficial la Ley Nº 21.595, correspondiente a la Ley de Delitos Económicos (LDE), que modifica el sistema de sanciones penales para casos de colusión. En concreto, las sanciones que se pueden imponer a un individuo que comete el delito de colusión son las siguientes:

1. Pena de presidio menor en su grado máximo a presido mayor en su grado mínimo (de 3 años y un día a 10 años de privación de libertad).

2. Pena de multa, calculada según el sistema de "días- multa" (en principio, 151 a 200 días-multa). "El valor del día-multa corresponderá al ingreso diario promedio líquido que el condenado haya tenido en el período de un año antes de que la investigación se dirija en su contra, considerando sus remuneraciones, rentas, réditos del capital o ingresos de cualquier otra clase. (...) Si el ingreso diario promedio líquido (...) resultare desproporcionadamente bajo en relación con el patrimonio del condenado, el tribunal podrá aumentar hasta en dos veces el valor del día-multa".

3. Comiso de ganancias, por el cual "se priva a una persona de activos patrimoniales cuyo valor corresponda a la cuantía de las ganancias obtenidas a través del delito, o bien para o por perpetrarlo. (...) Las ganancias obtenidas comprenden los frutos y las utilidades que se hubieren originado, cualquiera sea su naturaleza jurídica. Las ganancias comprenden también el equivalente a los costos evitados mediante el hecho ilícito". El comiso de ganancias puede imponerse incluso sin que exista condena por delito alguno, siempre que se acredite que los activos tienen su origen en un hecho constitutivo de delito.

4. Inhabilitación para el ejercicio de cargos u oficios públicos (de 3 años a perpetuidad).

5. Inhabilitación para ejercer como director o ejecutivo principal en cualquier entidad sujeta a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero o en una empresa del Estado en que este tenga participación mayoritaria (de 3 a 10 años).

6. Inhabilitación para contratar con el Estado (cualquiera de sus órganos, servicios, empresas o sociedades) y terminación de cualquier contrato vigente con el Estado (de 3 años a perpetuidad). La inhabilitación se hará extensible a cualquier sociedad, fundación o corporación en la que el condenado sea directa o indirectamente socio, accionista o miembro, mientras se mantenga su participación.

Todas estas sanciones pueden aplicarse de forma conjunta. Adicionalmente, de acuerdo con la LDE, el delito de colusión siempre será considerado como "delito económico", de manera que la determinación concreta de la pena de cárcel que deba imponerse, así como la decisión acerca de su potencial sustitución por una forma de cumplimiento en libertad o con reclusión parcial, se regirán por sus reglas.

Precedentes relevantes

Plan de Autorregulación

Como se ha descrito anteriormente en el apartado "—Derechos de ruta—Política de precios de tarifas aéreas", en virtud de la Resolución Nº 445 de agosto de 1995, la Comisión Resolutiva (órgano predecesor del TDLC) aprobó la fusión entre LAN Chile y LADECO, sujeta a ciertas medidas. Entre ellas, se impuso un plan específico de autorregulación de tarifas para el mercado nacional de pasajeros aéreos conforme a la directiva de la autoridad de mantener un entorno competitivo dentro del mercado nacional ("Plan de Autorregulación"). El Plan de Autorregulación fue actualizado por el TDLC, estableciendo tarifas máximas en rutas no competitivas bajo un esquema de cumplimiento

mensual. En definitiva, desde octubre de 1997, LATAM Airlines Chile sigue 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 del Plan de Autorregulación por parte de LATAM y no se emitieron más observaciones.

Combinación LAN y TAM

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 sin condiciones para la transacción. Para más información sobre estas medidas mitigación, véase más abajo.

Las medidas de mitigación impuestas por el TDLC, respecto de la combinación entre LAN y TAM están contenidas en la Resolución N° 37/2011 de 21 de septiembre de 2011. El TDLC aprobó la operación propuesta 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. Apertura 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 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. Restricciones a los acuerdos de código compartido con ciertas aerolíneas en Sudamérica o fuera de la alianza global de aerolíneas a la que pertenece LATAM, para rutas con origen o destino en Chile o que conecten Sudamérica con Norteamérica o Europa, incluyendo la obligación de obtener aprobación del TDLC previo a la ejecución de algunos de esos acuerdos de código compartido (la “Condición Séptima”).

8. El abandono de cuatro frecuencias de tráfico aéreo con derechos de libertad entre Chile y Perú, además de limitaciones para adquirir más de 75% de las frecuencias de tráfico aéreo en esa ruta y respecto de la duración de nuevas frecuencias de tráfico aéreo que negocien los estados y que la autoridad aeronáutica chilena asigne 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. 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.

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.

Cumplimiento Condición Séptima

En 2015, la FNE presentó un requerimiento ante el TDLC alegando que LATAM habría incumplido la Condición Séptima. LATAM contestó el requerimiento y luego alcanzó un acuerdo conciliatorio con la FNE (el “Acuerdo de Conciliación”), que fue aprobado por el TDLC el 22 de diciembre de 2015. Con ello se 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 la Ley Antimonopolio. El Acuerdo de Conciliación estableció 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 Condición Séptima y del Acuerdo de Conciliación.

Joint venture con Delta

El 15 de octubre de 2019 LATAM fue notificada de que la FNE había iniciado una investigación en relación con un acuerdo de empresa conjunta (joint venture agreement) celebrado entre LATAM y Delta Air Lines, Inc. (Delta). En el contexto de esa investigación, el 13 de agosto de 2021 Delta y LATAM alcanzaron un acuerdo extrajudicial para permitir, sujeto a ciertas medidas de mitigación, la implementación del joint venture. El acuerdo extrajudicial fue aprobado el 28 de

octubre de 2021 por el TDLC, dando término a la investigación de la FNE.

Cabe precisar que las medidas de mitigación incluían, entre otras, la obligación de LATAM de restringir y aislar los intercambios de información y las bases de datos relacionadas con los mercados en que operaría el joint venture, 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 Airlines Group S.A. 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 reforzar periódicamente la capacitación en materias de libre competencia y las obligaciones contenidas en el acuerdo extrajudicial.

El 6 de noviembre de 2023, LATAM y Delta alcanzaron un nuevo acuerdo extrajudicial con la FNE para modificar parte de los acuerdos de código compartido entre ambas compañías. Este acuerdo extrajudicial fue aprobado por el TDLC el 7 de diciembre de 2023.

Asimismo, el 3 de octubre de 2025, LATAM y la FNE alcanzaron otro acuerdo extrajudicial para modificar parte de los acuerdos de código compartido vigentes entre LATAM y Delta, el cual fue aprobado por el TDLC el 29 de octubre de 2025.

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 el grupo LATAM. 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 Airlines Group S.A. el 18 de marzo de 2020.

El 15 de enero de 2024, la Superintendencia General del CADE aprobó, sin restricciones, la inclusión del transporte de carga en el ámbito de la joint venture entre Delta y el grupo LATAM.

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 el grupo 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, el grupo 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 y sus filiales.

Colombia

El 4 de septiembre de 2020, el grupo 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 519: 10. HECHOS RELEVANTES O ESENCIALES

Santiago, 12 de febrero de 2025

Otros

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 9° y el inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045, de Mercado de Valores, así como en la Norma de Carácter General N°30 de la Comisión a su cargo, el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Grupo S.A. (la "Sociedad") lo siguiente:

El Directorio de la Sociedad en sesión extraordinaria celebrada con esta misma fecha aprobó citar a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día lunes 17 de marzo de 2025 a las 15:00 horas, y realizar oportunamente las publicaciones correspondientes para que esta sea llevada a cabo, para someter a votación las siguientes materias:

(1) Crear un programa de adquisición de acciones de propia emisión, de conformidad con los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas;

(2) Establecer el monto o porcentaje máximo a adquirir, el objetivo y la duración del programa de adquisición de acciones de propia emisión; fijar el precio mínimo y máximo a pagar por las acciones respectivas o bien delegar en el Directorio la facultad para fijar dicho precio; y

(3) Adoptar los demás acuerdos necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que resuelva la Junta, incluyendo sin limitación, (i) facultar al Directorio ampliamente para efectos de implementar los acuerdos que se adopten en la Junta, (ii) delegar en el Directorio la facultad para adquirir acciones directamente en rueda sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, bajo las condiciones previstas en el artículo 27 B de la Ley N°18.046; y (iii) delegar en el Directorio la facultad para enajenar las acciones adquiridas sin tener que pasar por un proceso de oferta preferente a los accionistas, siempre que cumpla con las condiciones previstas en el artículo 27 C de la Ley N°18.046.

Santiago, 20 de febrero de 2025

Citación a Junta Ordinaria de Accionistas

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30 de la Comisión para el Mercado Financiero, 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 hoy, acordó citar a Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse el día 24 de marzo de 2025, a las 15:00 horas, con el objeto de conocer o pronunciarse, según corresponda, sobre las materias que se indican a continuación:

i) Memoria, Balance y Estados Financieros correspondientes al Ejercicio 2024; la situación de la Sociedad; y respectivo informe de la Empresa de Auditoría Externa;

ii) Distribución de un dividendo definitivo con cargo a utilidades del Ejercicio 2024;

iii) Remuneración del Directorio para el Ejercicio 2025;

iv) Remuneración y presupuesto del Comité de Directores para el Ejercicio 2025;

v) Designación de la Empresa de Auditoría Externa;

vi) Designación de Clasificadoras de Riesgo;

vii) Determinación del periódico para las publicaciones que deba hacer la Sociedad;

viii) Cuenta de las operaciones con partes relacionadas; y

ix) Otras materias de interés social que sean propias de la Junta Ordinaria de Accionistas. El Directorio de la Sociedad ha resuelto la implementación de medios remotos de participación y votación en la Junta.

Tendrán derecho a participar en la Junta, y a ejercer en ella su derecho a voz y voto, los titulares de acciones inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del quinto día hábil anterior al día de su celebración, es decir, inscritos a la medianoche del día 18 de marzo de 2025.

El accionista interesado en participar en la Junta, o su representante, deberá, hasta las 15:00 horas del día anterior a la Junta, registrarse mediante el envío de un correo electrónico a la casilla registrojuntas@dcv.cl, manifestando su interés de participar en la Junta, adjuntando una imagen escaneada de su cédula de identidad por ambos lados o su pasaporte; y, si procediera, del poder y del formulario de solicitud de participación a la Junta. La Junta se llevará a efecto por la plataforma de videoconferencia Zoom y las votaciones por aclamación o votación a viva voz, o bien mediante la plataforma de votación electrónica que provee DCV Registros S.A. a la cual se ingresará a través de la plataforma EVoting. El resto de la documentación requerida y la información con más detalle respecto de cómo registrarse, participar y votar en forma remota en la Junta y demás aspectos que sean procedentes al efecto, quedarán disponibles y se comunicarán oportunamente a través de un instructivo que será subido al sitio web de la Sociedad, www.latamairlinesgroup.net.

Los avisos de convocatoria serán publicados en el Diario La Tercera, de Santiago, los días 14, 18 y 20 de marzo de 2025.

Los accionistas podrán obtener copia de los documentos que fundamentan las materias sobre las cuales deberán pronunciarse

en la Junta, a contar del 14 de marzo de 2025, 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 14 de marzo de 2025, al departamento de atención a los inversionistas de la Sociedad a la dirección de correo electrónico InvestorRelations@latam.com o al teléfono (56-2) 2565-3844, 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 2025 y sus respectivos fundamentos.

Santiago, 17 de marzo de 2025

Aprobación primer programa de recompra de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM", la "Sociedad" o la "Compañía"):

1. En Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el día de hoy (la "Junta"), se aprobó un programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el "Programa") por hasta el 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a esta fecha, esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones. El Programa tendrá una duración de 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y tendrá como objetivo la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión.

2. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcanzare el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital Docusign Envelope ID: 3C61B634-438A-4518-9FBA-320F5971E0A9 accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B

Santiago, 19 de marzo de 2025

Propuesta de Dividendo a la Junta Ordinaria de Accionistas.

De conformidad con la Circular N°660 de vuestra Comisión, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"):

El Directorio de la Sociedad acordó proponer a la Junta Ordinaria citada para el próximo 24 de marzo de 2025, la distribución del Dividendo Nº53, Definitivo, Mínimo Obligatorio, correspondiente al 30% de las utilidades líquidas distribuibles del Ejercicio 2024, esto es, la suma equivalente en pesos de US$293.091.536,62, lo cual significa repartir un dividendo de US$0,0004848993544 por acción, que se pagaría el día 22 de abril de 2025, en su equivalente en pesos según el tipo de cambio "observado" publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 14 de abril de 2025.

Tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 14 de abril de 2025.

Santiago, 24 de marzo de 2025

Anuncio de dividendo

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular número 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumplo con informar a vuestra Comisión que en Junta Ordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") celebrada con esta fecha, 24 de marzo de 2025, se aprobó la distribución del Dividendo Nº53, Definitivo, Mínimo Obligatorio correspondiente al 30% de las utilidades líquidas distribuibles del Ejercicio 2024, esto es, US$293.091.536,62, lo cual significa repartir un dividendo de US$0,0004848993544 por acción, que se pagará el día 22 de abril de 2025, en su equivalente en pesos, moneda de curso legal en Chile, según el tipo de cambio "observado" publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 14 de abril de 2025.

Tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 14 de abril de 2025.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 11 de abril de 2025, en el diario "La Tercera" de Santiago.

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

Santiago, 28 de marzo de 2025

Anuncio primer programa de recompra de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"):

1. En sesión celebrada con esta misma fecha, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al programa de adquisición de acciones de propia emisión (el "Programa") aprobado en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad (la "Junta Extraordinaria") celebrada el 17 de marzo de 2025, en los términos de la delegación otorgada al

Directorio en dicha Junta y en la normativa aplicable. En particular, con esta fecha el Directorio acordó:

a) Dar inicio al Programa a través del mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la "OFB") en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa") por hasta un 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones), a un precio por acción de $15,02 (quince coma cero dos pesos, moneda de curso legal en Chile), equivalente a esta fecha a US$0,016120204 (cero coma cero uno seis uno dos cero dos cero cuatro dólares de los Estados Unidos de América), según el tipo de cambio dólar observado vigente con esta fecha, y por un periodo de 30 días. Los términos y condiciones de la OFB podrán ser modificados conforme a lo permitido por la normativa vigente. Cualquier cambio será oportunamente informado mediante un nuevo Hecho Esencial y será registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto por la normativa bursátil.

b) Determinar que la OFB será inscrita en los sistemas de la Bolsa con esta fecha, con efecto a contar del 1 de abril de 2025. La OFB tendrá un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de abril de 2025 y el 30 de abril de 2025.

c) Contratar a J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA y a Banchile Corredores de Bolsa S.A. para efectos de implementar la OFB.

2. Asimismo, se informa que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Santiago, 30 de abril de 2025

Cierre primer programa de recompra de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 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"):

De acuerdo a lo informado mediante Hecho Esencial de fecha 28 de marzo de 2025, la Sociedad finalmente inscribió una oferta firme en bloque (la "OFB") en los sistemas de la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa"), para la compra, a través de dicho mecanismo de prorrata, de hasta 9.671.006.041 acciones de la Sociedad, para la implementación del programa de adquisición de acciones de propia emisión aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad del pasado 17 de marzo de 2025.

La OFB quedó debidamente inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 28 de marzo de 2025, con efecto a contar del 1° de abril de 2025, por un plazo de vigencia de 30 días, esto es, entre el 1° de abril de 2025 y el 30 de abril de 2025. El precio de la OFB quedó fijado en $15,02 (quince coma cero dos pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción.

Ya vencido el horario del día de hoy para ingresar órdenes de aceptación de la OFB y, por ende, expirado el plazo de vigencia de la misma, ella se declara plenamente exitosa, por haberse recibido aceptaciones por un total de 24.432.443.247 acciones de la Sociedad, que excede la citada cantidad máxima de acciones definida en la OFB y que dichas 24.432.443.247 acciones representan, en definitiva, un 252,63% de dicha cantidad máxima.

De esta forma, en virtud de la OFB, la Sociedad va a adquirir 9.671.006.041 acciones de la Sociedad, al citado precio de $15,02 (quince coma cero dos pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción. Dado que hubo una sobredemanda de acciones aceptadas vender respecto del universo de acciones que la Sociedad ofreció comprar en virtud de la OFB, la Sociedad adquirirá dichas acciones a razón de la prorrata efectiva que determinará y anunciará la Bolsa este viernes 2 de mayo de 2025.

El proceso de liquidación y demás detalles de implementación de la OFB está siendo conducido por J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA y Banchile Corredores de Bolsa S.A.

Santiago, 19 de mayo de 2025

Citación junta extraordinaria de accionistas

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 9° y el inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045, de Mercado de Valores, así como en la Norma de Carácter General N°30 de vuestra Comisión, el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Grupo S.A. (la "Sociedad") lo siguiente:

En relación con la implementación exitosa del programa de recompra de acciones aprobado por la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad del pasado 17 de marzo de 2025, según se informó mediante Hecho Esencial del pasado 30 de abril de 2025 -por el que la Sociedad adquirió el máximo contemplado bajo dicho programa correspondiente al 1,6% del total de acciones suscritas y pagadas en que se divide su capital social- el Directorio de la Sociedad, en sesión extraordinaria celebrada el día de hoy, aprobó citar a una Junta Extraordinaria de Accionistas para tratar la aprobación de un nuevo programa de recompra de acciones (el "Nuevo Programa"), para la adquisición del porcentaje adicional de acciones de la Sociedad que determine la Junta. El porcentaje adicional del Nuevo Programa no podrá en todo caso ser superior al 3,4% del total de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital de la Sociedad, de modo de no sobrepasar el máximo del 5% de las acciones suscritas

y pagadas de la Sociedad contemplado en la normativa aplicable. Lo anterior, teniendo en consideración el citado 1,6% ya adquirido bajo el primer programa conforme a lo indicado.

Dicha Junta Extraordinaria de Accionistas fue citada para celebrarse el día jueves 26 de junio de 2025, a las 11:00 horas, con el objeto pronunciarse sobre las siguientes materias:

(1) Crear un programa de adquisición de acciones de propia emisión, de conformidad con los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley N°18.046 sobre Sociedades Anónimas;

(2) Establecer el monto o porcentaje máximo a adquirir, el objetivo y la duración del programa de adquisición de acciones de propia emisión; fijar el precio mínimo y máximo a pagar por las acciones respectivas o bien delegar en el Directorio la facultad para fijar dicho precio;

(3) En relación con el programa de adquisición de acciones: (i) facultar al Directorio ampliamente para efectos de implementar los acuerdos que se adopten en la Junta, (ii) delegar en el Directorio la facultad para adquirir acciones directamente en rueda sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, bajo las condiciones previstas en el artículo 27 B de la citada Ley N°18.046; y (iii) delegar en el Directorio la facultad para enajenar las acciones adquiridas sin tener que pasar por un proceso de oferta preferente a los accionistas, siempre que cumpla con las condiciones previstas en el artículo 27 C de la misma Ley N°18.046; y

(4) Adoptar los demás acuerdos necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que resuelva la Junta.

Santiago, 16 de junio de 2025

Lanzamiento oferta pública

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, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", o la "Compañía"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, la Sociedad ha recibido de parte de ciertos accionistas (los "Accionistas Vendedores"), una solicitud para proceder con una segunda venta secundaria de acciones (la "Segunda Venta Secundaria") bajo el acuerdo de derechos de registro (el "RRA", por su denominación en inglés Registration Rights Agreement) la cual, de prosperar, estará garantizada mediante un compromiso de underwriting a firme. La implementación de dicha venta secundaria está sujeta a ciertos factores, incluyendo condiciones de mercado. Dicha solicitud cumple con los requisitos del RRA para proceder con la misma.

2. Cabe mencionar que de acuerdo a los términos del RRA, los Accionistas Vendedores tienen la facultad de determinar la fecha en que ocurra la referida Segunda Venta Secundaria bajo el RRA, estando incluso facultados para retractarse o modificar el tamaño de la misma. Por ende, a la fecha la Sociedad no tiene certeza de la fecha en la cual dicha venta secundaria podría tener lugar.

3. Tal como ocurrió en la primera venta secundaria bajo el RRA, se contempla que esta nueva venta secundaria ocurra únicamente en los Estados Unidos de América y en otras jurisdicciones fuera de Chile.

4. Si bien no existe certeza sobre la fecha en la que podría tener lugar la Segunda Venta Secundaria bajo el RRA, con esta fecha la Compañía presentará ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, entre otros, un suplemento preliminar del formulario F-3 presentado el 18 de julio de 2024, y un MD&A 6-K. Lo anterior, en cumplimiento de sus obligaciones bajo el RRA de colaborar con los Accionistas Vendedores y de la normativa aplicable de los Estados Unidos de América.

Según lo requerido por la Regla 135e de la Securities Act de los Estados Unidos de América de 1933, en su versión modificada (la "Ley de Valores de los Estados Unidos de América"), este anuncio no constituye una oferta de venta ni una solicitud de oferta de compra de valores en los Estados Unidos, y los valores no pueden ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos sin registro o exención de registro. Cualquier oferta, solicitud u oferta de compra, o cualquier venta de valores, incluida una posible venta secundaria, se realizará de conformidad con los requisitos de registro y prospecto de la Ley de Valores de los Estados Unidos de América.

Santiago, 16 de junio de 2025

Anuncio precio oferta pública

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 celebrada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, los accionistas que solicitaron la segunda venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (la "Segunda Venta Secundaria bajo el RRA") han acordado con el banco que actúa en carácter de underwriter de la misma, que los ADRs objeto de ella sean vendidos a inversionistas en el mercado a un precio de US$37 por ADR, lo cual representa en pesos, moneda de curso legal en Chile, el equivalente a esta fecha a CLP$34.602,77 por ADR, según el tipo de cambio dólar observado informado por el Banco Central de Chile con esta fecha para su publicación en el Diario Oficial de mañana 17 de junio de 2025. Cada ADR representa a la fecha 2.000 acciones de la Sociedad.

2. Con esta misma fecha, se ha suscrito el respectivo contrato de underwriting entre (i) la Sociedad, (ii) los accionistas vendedores y (iii) J.P. Morgan Securities LLC en su carácter de underwriter en esta venta secundaria.

3. La Segunda Venta Secundaria bajo el RRA fue en definitiva por 10.000.000 de ADRs de la Sociedad, y el pago de la misma se hará el 18 de junio de 2025. Actuaron como vendedores en la misma los accionistas que se indicarán en las presentaciones que se realizarán ante la SEC, los que se individualizan en el Anexo adjunto.

Santiago, 26 de junio de 2025

Aprobación segundo programa de recompra de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" o la "Sociedad"):

1. En Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM celebrada el día de hoy (la "Junta"), se aprobó un nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el "Nuevo Programa") por hasta el 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a esta fecha, esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones. El Nuevo Programa tendrá una duración de 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y tendrá como objetivo la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión.

2. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Nuevo Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Nuevo Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcanzare el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B.

Santiago, 26 de junio de 2025

Fijación de precio bono 2031

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM", la "Sociedad" o la "Compañía"): Con esta fecha, la Sociedad ha acordado ofrecer en los mercados internacionales, bonos garantizados por US$800 millones, a una tasa de interés anual del 7,625% y con vencimiento en el año 2031 (los "Bonos 2031"), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la "Ley de Valores US").

Con los fondos que se obtengan en virtud de los Bonos 2031, se contempla el pago y extinción de las obligaciones de LATAM bajo los bonos por un monto total de US$700 millones que tienen fecha de vencimiento programada en 2029 (los "Bonos 2029") y un cupón de 13,375%, los cuales fueron emitidos en el contexto del financiamiento de salida de su procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11 (el "Financiamiento de Salida"). En este contexto, se contempla también la terminación y/o modificación de los documentos otorgados bajo el Financiamiento de Salida que sea necesario terminar o modificar, según corresponda, para efectos de implementar lo anterior.

Como consecuencia de lo anterior, y en conformidad con lo establecido en la Circular N°988 de 16 de enero de 1991 de vuestra Comisión, la Compañía estima ahorros anuales netos por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US$33 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la Compañía por un monto aproximado de US$104 millones durante el tercer trimestre del año en curso.

Los Bonos 2031 estarán garantizados en su esencia y compartirán el mismo paquete de garantías vigente contemplado en el Financiamiento de Salida y en los bonos con fecha de vencimiento programada en el año 2030 emitidos en octubre de 2024. De estas garantías, aquellas otorgadas en el contexto del Financiamiento de Salida sobre activos relacionados al negocio de carga y otras garantías relacionadas a dicho negocio, serán alzadas considerando que las condiciones necesarias para su alzamiento se han cumplido, conforme fuera anticipado mediante Hecho Esencial de fecha 1 de octubre de 2024.

Los Bonos 2031 serán vendidos a compradores institucionales calificados en los Estados Unidos de acuerdo con la Ley de Valores US y no se han registrado de conformidad a la Ley de Valores ni otras leyes de valores de cualquier estado o de otra jurisdicción

Santiago, 27 de junio de 2025

Anuncio segundo programa de recompra de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"):

1. En sesión celebrada con esta misma fecha, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión (el "Nuevo Programa") aprobado en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 26 de junio de 2025 (la "Junta Extraordinaria"), en los términos de la delegación otorgada al Directorio en la Junta Extraordinaria y en la normativa aplicable. En particular, con esta fecha el Directorio acordó:

a) Dar inicio al Nuevo Programa a través del mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la "OFB") en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa") por hasta un 2,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 14.506.509.062 acciones), a un precio por acción de $ 19,00 pesos, moneda de curso legal en Chile, equivalente a esta fecha a US$ 0,020415400 dólares de los Estados Unidos de América, según el tipo de cambio dólar observado vigente con esta fecha, y por un periodo de 30 días. Los términos y condiciones de la OFB podrán ser modificados conforme a lo permitido por la normativa vigente. Cualquier cambio será oportunamente informado mediante un nuevo Hecho Esencial y será registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto por la normativa bursátil.

b) Determinar que la OFB será inscrita en los sistemas de la Bolsa con esta fecha, con efecto a contar del 1 de julio de 2025. La OFB tendrá un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025.

c) Contratar a Banchile Corredores de Bolsa S.A. y a LarrainVial S.A. Corredora de Bolsal para efectos de implementar la OFB.

2. Asimismo, se informa que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Nuevo Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Santiago, 1 de julio de 2025

Renuncia de miembro del Directorio

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, debidamente facultado al efecto, informo a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"):

La Sociedad informa sobre la renuncia presentada por don William de Wulf a su cargo de Director con efectividad el día 30 de junio de 2025. El Directorio de la Sociedad, en Sesión Extraordinaria celebrada el día de hoy, agradeció en forma especial la labor desempeñada por el señor de Wulf y su aporte a la Sociedad.

LATAM informa que con esta fecha el Directorio de la Sociedad, en uso de la facultad contenida en el artículo 32 de la Ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas, ha decidido designar al señor Álvaro Fabián como director en la posición vacante dejada por el señor William de Wulf producto de su renuncia, hasta la fecha de la próxima junta ordinaria de accionistas de la sociedad, a celebrarse el primer cuatrimestre de 2026, fecha en la que se deberá renovar el directorio en su totalidad.

Santiago, 7 de julio de 2025

Cierre refinanciamiento

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045, con la Norma de Carácter General N°30 y con la Circular N°1.072 de 14 de mayo de 1992, ambas de la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa a usted el siguiente Hecho Esencial respecto de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM", la "Sociedad" o la "Compañía"):

Según lo informado mediante Hecho Esencial de fecha 26 de junio de 2025, con esta fecha, la Sociedad ha emitido y colocado en los mercados internacionales, bonos garantizados por US$800 millones, a una tasa de interés anual del 7,625% y con vencimiento programado en el año 2031 (los "Bonos 2031"), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la "Ley de Valores US").

Con los fondos obtenidos en virtud de los Bonos 2031, se pagaron y extinguieron las obligaciones de LATAM bajo los bonos por un monto total de US$700 millones con fecha de vencimiento programada en 2029 (los "Bonos 2029") y un cupón de 13,375%, los cuales fueron emitidos en el contexto del financiamiento de salida de su procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11 (el "Financiamiento de Salida").

Como consecuencia de lo anterior, y en conformidad con lo establecido en la Circular N°988 de 16 de enero de 1991 de vuestra Comisión, la Compañía estima ahorros anuales netos por concepto de menor pago de intereses por un monto aproximado de US$33 millones y un impacto de única vez en el Estado de Resultados de la Compañía por un monto aproximado de US$104 millones durante el tercer trimestre del año en curso. Los Bonos 2031 estarán garantizados en su esencia y compartirán el mismo paquete de garantías vigente contemplado en el Financiamiento de Salida y en los bonos con fecha de vencimiento programada en el año 2030 emitidos en octubre de 2024. De estas garantías, aquellas otorgadas en el contexto del Financiamiento de Salida sobre activos relacionados al negocio de carga y otras garantías relacionadas a dicho negocio,serán alzadas considerando que las condiciones necesarias para su alzamiento se han cumplido, conforme fue anticipado mediante Hechos Esenciales de fecha 1 de octubre de 2024 y 26 de junio de 2025.

Los Bonos 2031 han sido vendidos a compradores institucionales calificados en los Estados Unidos de América de acuerdo con la Ley de Valores US y no se han registrado de conformidad a la Ley de Valores ni otras leyes de valores de cualquier estado o de otra jurisdicción.

Santiago, 29 de julio de 2025

Actualización del precio OFB

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 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 "Compañía"):

Se hace referencia a lo informado mediante Hecho Esencial de fecha 27 de junio de 2025, relativo al mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la "OFB") en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa") por hasta un 2,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Compañía (esto es, por hasta 14.506.509.062 acciones). Dicho mecanismo fue aprobado por el Directorio de la Compañía en sesión celebrada con esa misma fecha para implementar el nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el pasado 26 de junio de 2025.

Acorde con lo anterior, la OFB quedó debidamente inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 27 de junio de 2025, con efecto a contar del 1° de julio de 2025, por un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1° de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025. El precio de la OFB quedó fijado en la cantidad de $19,00 (diecinueve coma cero cero pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción. La Compañía, con esta misma fecha, 29 de julio de 2025, aprobó aumentar el precio de la OFB a la cantidad de $20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción. En lo demás, la OFB mantiene íntegramente sus demás términos y condiciones. Dicho cambio será oportuna y debidamente registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto en la normativa bursátil.

Santiago, 30 de julio de 2025

Actualización del monto OFB

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 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 "Compañía"):

Se hace referencia a lo informado mediante Hechos Esenciales de fecha 27 de junio de 2025 y 29 de julio de 2025, relativos al mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la "OFB") en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa") actualmente en curso, para implementar el nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el pasado 26 de junio de 2025 (la "Junta").

Hasta la fecha la OFB contempla la adquisición de hasta un 2,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Compañía (esto es, por hasta 14.506.509.062 acciones). El período inicial de la OFB es 30 días, esto es, entre el 1° de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025; y, de acuerdo con la modificación informada mediante Hecho Esencial de fecha 29 de julio de 2025 y debidamente registrada en las Bolsa, el nuevo precio de la OFB quedó fijado en la cantidad de $20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción.

La Compañía, con esta misma fecha, 30 de julio de 2025, aprobó aumentar el porcentaje máximo de acciones a adquirirse bajo la OFB de modo que a través de ella pueda comprarse hasta un 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide su capital social (esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones); porcentaje que corresponde al máximo que contempla el programa de recompra aprobado por la Junta. En lo demás, la OFB mantiene íntegramente sus demás términos y condiciones.

Dicho cambio será oportuna y debidamente registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto en la normativa bursátil.

Santiago, 30 de julio de 2025

Cierre OFB

De conformidad con el artículo 9o e inciso segundo del artículo 10o de la Ley No18.045 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"):

De acuerdo a lo informado mediante Hechos Esenciales de fecha 27 de junio de 2025 y 29 y 30 de julio de 2025, la Sociedad finalmente inscribió una oferta firme en bloque (la "OFB") en los sistemas de la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa"), para la compra, a través de dicho mecanismo de prorrata, de hasta 20.550.887.837 acciones de la Sociedad, para la implementación del nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad del pasado 26 de junio de 2025.

La OFB quedó debidamente inscrita en los sistemas de la Bolsa con efecto a contar del 1° de julio de 2025, por un plazo de vigencia de 30 días, esto es, entre el 1° de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025. El precio final de la OFB quedó fijado en $20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción.

Ya vencido el horario del día de hoy para ingresar órdenes de aceptación de la OFB y, por ende, expirado el plazo de vigencia de la misma, ella se declara plenamente exitosa, por haberse recibido aceptaciones por un total de 62.260.449.934 acciones de la Sociedad, que excede la citada cantidad máxima de acciones definida en la OFB y que dichas 62.260.449.934 acciones representan, en definitiva, un 302,96% de dicha cantidad máxima.

De esta forma, en virtud de la OFB, la Sociedad va a adquirir 20.550.887.837 acciones de la Sociedad, representativas del 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide su capital social, al citado precio de $20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción. Dado que hubo una sobredemanda de acciones aceptadas vender respecto del universo de acciones que la Sociedad ofreció comprar en virtud de la OFB, la Sociedad adquirirá dichas acciones a razón de la prorrata efectiva que determinará y anunciará la Bolsa este jueves 31 de julio de 2025.

El proceso de liquidación y demás detalles de implementación de la OFB está siendo conducido por Banchile Corredores de Bolsa S.A. y LarrainVial S.A. Corredora de Bolsa.

Santiago, 13 de agosto de 2025

Lanzamiento oferta pública

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, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", o la "Compañía"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, la Sociedad ha recibido de parte de ciertos accionistas (los "Accionistas Vendedores"), una solicitud para proceder con una tercera venta secundaria de acciones (la "Tercera Venta Secundaria") bajo el acuerdo de derechos de registro (el "RRA", por su denominación en inglés Registration Rights Agreement) la cual, de prosperar, estará garantizada mediante un compromiso de underwriting a firme. La implementación de dicha venta secundaria está sujeta a ciertos factores, incluyendo condiciones de mercado. Dicha solicitud cumple con los requisitos del RRA para proceder con la misma.

2. Cabe mencionar que de acuerdo a los términos del RRA, los Accionistas Vendedores tienen la facultad de determinar la fecha en que ocurra la referida Tercera Venta Secundaria bajo el RRA, estando incluso facultados para retractarse o modificar el tamaño de la misma. Por ende, a la fecha la Sociedad no tiene certeza de la fecha en la cual dicha venta secundaria podría tener lugar.

3. Tal como ocurrió en las anteriores ventas secundarias bajo el RRA, se contempla que esta nueva venta secundaria ocurra únicamente en los Estados Unidos de América y en otras jurisdicciones fuera de Chile.

4. Si bien no existe certeza sobre la fecha en la que podría tener lugar la Tercera Venta Secundaria bajo el RRA, con esta fecha la Compañía presentará ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, entre otros, un suplemento preliminar del formulario F-3 presentado el 18 de julio de 2024, y un MD&A 6-K. Lo anterior, en cumplimiento de sus obligaciones bajo el RRA de colaborar con los Accionistas Vendedores y de la normativa aplicable de los Estados Unidos de América.

Según lo requerido por la Regla 135e de la Securities Act de los Estados Unidos de América de 1933, en su versión modificada (la "Ley de Valores de los Estados Unidos de América"), este anuncio no constituye una oferta de venta ni una solicitud de oferta de compra de valores en los Estados Unidos, y los valores no pueden ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos sin registro o exención de registro. Cualquier oferta, solicitud u oferta de compra, o cualquier venta de valores, incluida una posible venta secundaria, se realizará de conformidad con los requisitos de registro y prospecto de la Ley de Valores de los Estados Unidos de América.

Santiago, 13 de agosto de 2025

Anuncio precio oferta pública

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 celebrada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, los accionistas que solicitaron una tercera venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (la "Tercera Venta Secundaria bajo el RRA") han acordado con los bancos que actúan en carácter de underwriters de la misma, que los ADRs objeto de ella sean vendidos a inversionistas en el mercado a un precio de US$42,60 por ADR, lo cual representa en pesos, moneda de curso legal en Chile, el equivalente a CLP$40.570,96 por ADR, según el tipo de cambio dólar informado por el Banco Central de Chile con esta fecha para su publicación en el Diario Oficial de mañana 14 de agosto de 2025. Cada ADR representa a la fecha 2.000 acciones de la Sociedad.

2. Con esta misma fecha, se ha suscrito el respectivo contrato de underwriting entre (i) la Sociedad, (ii) los accionistas vendedores, y (iii) Barclays Capital Inc. y J.P. Morgan Securities LLC, en su carácter de underwriters en esta venta secundaria.

3. La Tercera Venta Secundaria bajo el RRA fue en definitiva por 18.000.000 de ADRs de la Sociedad, y el pago de la misma se hará el 18 de agosto de 2025. Actuaron como vendedores en la misma los accionistas que se indicarán en las presentaciones que se realizarán ante la SEC, los que se individualizan en el Anexo adjunto.

Santiago, 2 de septiembre de 2025

Citación a junta extraordinaria de accionistas

En conformidad a lo dispuesto en el artículo 9° y el inciso segundo del artículo 10° de la Ley N° 18.045, de Mercado de Valores, así como en la Norma de Carácter General N°30 de la Comisión a su cargo, el suscrito, debidamente facultado al efecto, informa en carácter de Hecho Esencial de LATAM Airlines Grupo S.A. (la "Sociedad") lo siguiente:

El Directorio de la Sociedad, en sesión celebrada con esta misma fecha, aprobó citar a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día viernes 17 de octubre de 2025 a las 11:00 horas (la "Junta"), y realizar oportunamente las publicaciones correspondientes para que esta sea llevada a cabo, para someter a votación las siguientes materias:

(1) Acordar la cancelación anticipada de las 30.221.893.878 acciones de propia emisión adquiridas por la Compañía en el marco de los programas de recompra de acciones aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de 17 de marzo de 2025 y 26 de junio de 2025; así como acordar la correspondiente disminución del capital social;

(2) Adoptar las reformas de estatutos sociales que fueren necesarias o convenientes para llevar a efecto las decisiones que adopte la Junta conforme al punto 1 anterior;

(3) En relación con los acuerdos que se adopten en la Junta conforme a los puntos 1 y 2 anteriores: (i) facultar ampliamente al Directorio para resolver e implementar todos los aspectos, modalidades, actuaciones y detalles que puedan presentarse en relación con las reformas de estatutos y demás acuerdos que se adopten en la Junta; y (ii) otorgar poderes a ejecutivos y/o abogados de la Compañía para legalizar los acuerdos de la Junta, efectuar las presentaciones de rigor ante la Comisión para el Mercado Financiero y demás entidades pertinentes, efectuar los demás trámites que sean necesarios para materializar dichos acuerdos, e informar como hecho esencial uno o más de los acuerdos de la Junta; y

(4) Adoptar los demás acuerdos necesarios o convenientes para llevar a efecto las decisiones que resuelva la Junta.

Santiago, 8 de septiembre de 2025

Lanzamiento oferta pública

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, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", o la "Compañía"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, la Sociedad ha recibido de parte de un accionista (el "Accionista Vendedor"), una solicitud para proceder con una cuarta venta secundaria de acciones (la "Cuarta Venta Secundaria") bajo el acuerdo de derechos de registro (el "RRA", por su denominación en inglés Registration Rights Agreement) la cual, de prosperar, estará garantizada mediante un compromiso de underwriting a firme. La implementación de dicha venta secundaria está sujeta a ciertos factores, incluyendo condiciones de mercado. Dicha solicitud cumple con los requisitos del RRA para proceder con la misma.

2. Cabe mencionar que de acuerdo a los términos del RRA, el Accionista Vendedor tiene la facultad de determinar la fecha en que ocurra la referida Cuarta Venta Secundaria bajo el RRA, estando incluso facultado para retractarse o modificar el tamaño de la misma. Por ende, la Sociedad no tiene certeza aún de la fecha en la cual dicha venta secundaria podría tener lugar.

3. Tal como ocurrió en las anteriores ventas secundarias bajo el RRA, se contempla que esta nueva venta secundaria ocurra únicamente en los Estados Unidos de América y en otras jurisdicciones fuera de Chile.

4. Con esta fecha la Compañía presentará ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, entre otros, un suplemento preliminar del formulario F-3 presentado el 18 de julio de 2024. Lo anterior, en cumplimiento de sus obligaciones bajo el RRA de colaborar con el Accionista Vendedor y de la normativa aplicable de los Estados Unidos de América.

Según lo requerido por la Regla 135e de la Securities Act de los Estados Unidos de América de 1933, en su versión modificada (la "Ley de Valores de los Estados Unidos de América"), este anuncio no constituye una oferta de venta ni una solicitud de oferta de compra de valores en los Estados Unidos, y los valores no pueden ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos sin registro o exención de registro. Cualquier oferta, solicitud u oferta de compra, o cualquier venta de valores, incluida una posible venta secundaria, se realizará de conformidad con los requisitos de registro y prospecto de la Ley de Valores de los Estados Unidos de América.

Santiago, 8 de septiembre de 2025

Anuncio precio oferta pública

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 celebrada con esta misma fecha, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, el accionista que solicitó la cuarta venta secundaria bajo el acuerdo de derechos de registro (la "Cuarta Venta Secundaria bajo el RRA") acordó con los bancos que actúan en carácter de underwriters de la misma, que los ADRs objeto de ella sean vendidos a inversionistas en el mercado a un precio de US$47,60 por ADR, lo cual representa en pesos, moneda de curso legal en Chile, el equivalente a CLP$46.032,53 por ADR, según el tipo de cambio dólar informado por el Banco Central de Chile con esta fecha para su publicación en el Diario Oficial de mañana 9 de septiembre de 2025. Cada ADR representa a la fecha 2.000 acciones de la Sociedad.

2. Con esta misma fecha, se ha suscrito el respectivo contrato de underwriting entre (i) la Sociedad, (ii) el accionista vendedor, y (iii) Goldman Sachs & Co. LLC y Barclays Capital Inc., en su carácter de underwriters en esta venta secundaria.

3. La Cuarta Venta Secundaria bajo el RRA fue en definitiva por 7.000.000 de ADRs de la Sociedad, y el pago de la misma se hará el 10 de septiembre de 2025. Actuó como vendedor en la misma el accionista que se indica en las presentaciones que se realizarán ante la SEC, el que se individualiza en el Anexo adjunto.

Santiago, 24 de septiembre de 2025

Lanzamiento oferta pública

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, informo a la Comisión para el Mercado Financiero (la "Comisión"), como HECHO ESENCIAL de LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", o la "Compañía"), lo siguiente:

1. Con esta fecha, la Sociedad ha recibido de parte de ciertos accionistas

(los "Accionistas Vendedores"), una solicitud para proceder con una quinta venta secundaria de acciones (la "Quinta Venta Secundaria") bajo el acuerdo de derechos de registro (el "RRA", por su denominación en inglés Registration Rights Agreement) la cual, de prosperar, estará garantizada mediante un compromiso de underwriting a firme. La implementación de dicha venta secundaria está sujeta a ciertos factores, incluyendo condiciones de mercado. Dicha solicitud cumple con los requisitos del RRA para proceder con la misma.

2. Cabe mencionar que de acuerdo a los términos del RRA, los Accionistas Vendedores tienen la facultad de determinar la fecha en que ocurra la referida Quinta Venta Secundaria bajo el RRA, estando incluso facultado para retractarse o modificar el tamaño de la misma. Por ende, la Sociedad no tiene aún certeza de la fecha en la cual dicha venta secundaria podría tener lugar.

3. Tal como ocurrió en las anteriores ventas secundarias bajo el RRA, se contempla que esta nueva venta secundaria ocurra únicamente en los Estados Unidos de América y en otras jurisdicciones fuera de Chile.

4. Con esta fecha la Compañía presentará ante la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, entre otros, un suplemento preliminar del formulario F-3 presentado el 18 de julio de 2024. Lo anterior, en cumplimiento de sus obligaciones bajo el RRA de colaborar con los Accionistas Vendedores y de la normativa aplicable de los Estados Unidos de América. Según lo requerido por la Regla 135e de la Securities Act de los Estados Unidos de América de 1933, en su versión modificada (la "Ley de Valores de los Estados Unidos de América"), este anuncio no constituye una oferta de venta ni una solicitud de oferta de compra de valores en los Estados Unidos, y los valores no pueden ofrecerse ni venderse en los Estados Unidos sin registro o exención de registro. Cualquier oferta, solicitud u oferta de compra, o cualquier venta de valores, incluida una posible venta secundaria, se realizará de conformidad con los requisitos de registro y prospecto de la Ley de Valores de los Estados Unidos de América.

Santiago, 28 de septiembre de 2025

Renuncia de miembro del Directorio

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 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. ("LATAM" O la "Sociedad"):

La Sociedad informa que el día 27 de septiembre de 2025, don Álvaro Fabián ha renunciado a su cargo de director de LATAM Airlines Group S.A. con efecto a contar de dicha fecha. Su renuncia ha sido puesta en conocimiento del Gerente General, así como del Presidente y los otros miembros del Directorio, y de ella se dará cuenta en el próximo directorio.

La Sociedad agradece en forma especial la labor desempeñada por el señor Fabián y su aporte a LATAM.

Santiago, 17 de octubre de 2025

Cancelación de acciones

De conformidad con el artículo 9º e inciso segundo del artículo 10º de la Ley Nº18.045 y con la Norma de Carácter General N°30, de vuestra Comisión, debidamente facultado al efecto, informo a usted como Hecho Esencial de LATAM Airlines Group S.A. (la "Compañía"), que en Junta Extraordinaria de Accionistas de la Compañía celebrada con esta misma fecha (la "Junta"), se acordó:

1. Cancelar anticipadamente las 30.221.893.878 acciones de propia emisión adquiridas por la Compañía en el marco de los programas de recompra de acciones aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de 17 de marzo de 2025 y 26 de junio de 2025, acciones que representan un monto de capital suscrito y pagado de US$585.424.212; y, al efecto, acordar una disminución del capital de la Compañía por este último monto. De este modo, el capital social fue reducido desde la cantidad de US$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal. De dicha cantidad, la suma de US$4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 acciones, se encuentran íntegramente suscritas y pagadas; y, el saldo, por US$42.398, representado por 3.911.748 acciones, están destinadas a ser suscritas y pagadas íntegra y exclusivamente para responder a la conversión de los Bonos Convertibles emitidos conforme a lo acordado en la Junta Extraordinaria de Accionistas de 5 de julio de 2022 y que se encuentran a esta fecha pendientes de conversión; y

2. Aprobar un nuevo texto de los artículos quinto y primero transitorio de los estatutos, relativos al capital social, de manera de reflejar los acuerdos adoptados en virtud del número 1 anterior.

Lo resuelto se formalizará con la respectiva reforma de estatutos, la que quedará concluida en los próximos días.

Santiago, 3 de diciembre de 2025

Dividendos provisorios

De acuerdo con lo dispuesto por la Circular número 660, de fecha 22 de octubre de 1986, de vuestra Comisión, y debidamente facultado, cumplo con informar a vuestra Comisión que en Sesión de Directorio de LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM") celebrada con esta fecha, 3 de diciembre de 2025, se aprobó la distribución del Dividendo Nº54, Provisorio, con cargo a la utilidad del Ejercicio 2025, por un total de US$400.000.000, lo cual significa repartir un dividendo de US$0,00069660199533 por acción, que se pagará el día 23 de diciembre de 2025, en su equivalente en pesos, moneda de curso legal en Chile, según el tipo de cambio "observado" publicado en el Diario Oficial al quinto día hábil anterior al día del reparto, es decir, al día 17 de diciembre de 2025.

Tendrán derecho a percibir el dividendo los accionistas inscritos en el Registro de Accionistas a la medianoche del día 17 de diciembre de 2025.

El aviso a que se refiere la Sección II de la citada Circular 660 se publicará el día 16 de diciembre de 2025, en el diario “La Tercera” de Santiago.

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

Factores de riesgo

NCG 519: 3.6 GESTIÓN DE RIESGOS
GRI 3-3

Los siguientes factores de riesgo, y aquellos factores de riesgo importantes descritos en otros informes que la Compañía presenta o registra ante la Comisión de Bolsa y Valores (“SEC”), podrían afectar los resultados reales de la Compañía y podrían causar que dichos resultados reales difieran materialmente de aquellos expresados en cualquier declaración prospectiva hecha por la Compañía o en su nombre.

Para evaluar los riesgos descritos en los factores de riesgo, la Compañía cuenta con un modelo de riesgo integral que abarca diversos aspectos de su negocio y que se revisa trimestralmente. Este modelo de riesgo sirve como marco para identificar, evaluar y mitigar los riesgos potenciales que puedan afectar a la organización. La Compañía entiende que los panoramas de riesgo evolucionan y, por lo tanto, realiza revisiones continuas de su modelo de riesgo para garantizar su relevancia y eficacia para abordar los riesgos emergentes.

En particular, dado que la Compañía no es una empresa estadounidense, existen riesgos asociados con la inversión en sus ADS que no son típicos de las inversiones en acciones de empresas estadounidenses. Antes de tomar una decisión de inversión, se debe considerar cuidadosamente toda la información contenida en este documento, incluida la que se describe a continuación.

Resumen de factores de riesgo

A continuación, se presenta un resumen de los principales riesgos que podrían afectar negativamente al negocio, operaciones y resultados financieros.

Riesgos relacionados con el negocio

- Los altos niveles de competencia en la industria aérea y la consolidación o fusiones 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 negativamente la posición competitiva.

- El negocio y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente si no logra obtener y mantener rutas, accesos adecuados al aeropuerto, franjas horarias y otros permisos operacionales.

- No se puede garantizar que en el futuro el grupo tenga acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para lograr los planes de expansión.

- El grupo depende de alianzas estratégicas comerciales, relaciones comerciales y aprobaciones regulatorias, y su negocio podría verse afectado negativamente si cualquiera de estas se interrumpe o se vuelve inalcanzable.

- El hecho de no implementar con éxito la estrategia del grupo o de no adaptar dicha estrategia a la situación económica podría perjudicar el negocio del grupo.

- El grupo LATAM puede experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados, lo que puede generar mayores costos y perjudicar las capacidades para ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas.

Riesgos operativos y de seguridad

- El grupo depende de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aeronaves y motores. El grupo LATAM vuela y depende principalmente de aeronaves Airbus y Boeing, y los negocios del grupo podrían verse afectados negativamente si no se reciben las entregas oportunas de aeronaves, si las aeronaves de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de las aeronaves que utiliza el grupo en sus operaciones.

- Problemas con los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir operaciones y tener un efecto adverso material en los negocios.

- Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que involucre a una o más de las aeronaves podrían afectar materialmente los negocios.

- Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde existe una presencia significativa del grupo pueden tener un efecto adverso sustancial en las operaciones.

- Los negocios pueden verse afectados negativamente por una recesión en la industria aérea causada por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como brotes de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.

- Los impactos de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar negativamente el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo.

Riesgos relacionados con la industria aérea y los países en los que operan las filiales del grupo LATAM

● Debido a que el desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo realiza negocios, las condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente los negocios y los resultados de las operaciones del grupo y provocar que el precio de mercado de las acciones ordinarias y ADS disminuya.

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

● La inestabilidad política y el malestar social en América Latina pueden afectar negativamente los negocios.

● Debido a que los negocios dependen en gran medida de proveedores de servicios externos, el hecho de que estos terceros no desempeñen como se espera, o las interrupciones en las relaciones con estos proveedores o en su prestación de servicios hacia el grupo, podrían tener un efecto adverso en la posición financiera y los resultados de las operaciones.

Riesgos ambientales y regulatorios

Las operaciones están sujetas a regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las regulaciones aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente los resultados, los negocios o la reputación.

Las operaciones están sujetas a regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las regulaciones aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente los resultados, los negocios o la reputación.

● Los negocios pueden verse afectado negativamente por las consecuencias del cambio climático.

● Los negocios están altamente regulados y los cambios en el entorno regulatorio en los diferentes países pueden afectar negativamente los negocios y los resultados de las operaciones.

● El grupo está sujeto a leyes y reglamentos anticorrupción, antisoborno, anti lavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Estados Unidos y en los demás países en los que opera. Las violaciones de dichas leyes o reglamentos podrían tener un impacto negativo sustancial en la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

Riesgos relacionados con el endeudamiento

● La Compañía tiene necesidades de liquidez sustanciales y sigue buscando diversas opciones de financiación. Los negocios podrían verse afectados negativamente si la Compañía no puede pagar su deuda o cumplir con sus futuras necesidades de financiación.

● La Compañía tiene una exposición significativa a SOFR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés aumentarán su costo financiero y pueden tener efectos adversos en su condición financiera y resultados de operaciones.

● Los contratos de deuda contienen diversos compromisos afirmativos, negativos y financieros que podrían limitar la capacidad de la Compañía para llevar adelante sus negocios. El incumplimiento de ciertos compromisos negativos también podría desencadenar un evento de incumplimiento y la aceleración de su endeudamiento.

Riesgos relacionados con las acciones ordinarias y ADRs

● Los principales accionistas de la Compañía pueden tener intereses diferentes a los de los tenedores de ADSs.

● La percepción del mercado de una oferta secundaria podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de las acciones ordinarias y ADRs de la Compañía.

● Los tenedores de ADSs pueden verse afectados negativamente por sus derechos de voto limitados.

● Los tenedores de ADSs pueden verse afectados negativamente por las devaluaciones monetarias y las fluctuaciones del tipo de cambio.

● Los cambios futuros en los controles de inversión extranjera chilena y las retenciones de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en las acciones de la Compañía.

● Es posible que los tenedores de ADSs de la Compañía no puedan ejercer derechos de preferencia en determinadas circunstancias.

Riesgos relacionados con los negocios

Los altos niveles de competencia en la industria aérea y la consolidación o fusiones de competidores en los mercados en los que opera el grupo pueden afectar negativamente el nivel de operaciones.

Los negocios, situación financiera y resultados de operaciones podrían verse afectados negativamente por altos niveles de competencia dentro de la industria, los mercados en los que opera el grupo y la posible implementación de estrategias de precios agresivas por parte de los competidores. Las aerolíneas compiten principalmente por niveles de tarifas, frecuencia y confiabilidad del servicio, reconocimiento de marca, comodidades para los pasajeros (como el programa de lealtad) y la disponibilidad y conveniencia de otros servicios de pasajeros o carga. Las aerolíneas nuevas y existentes (y las compañías que brindan transporte terrestre de carga o pasajeros) podrían ingresar al mercado y competir en cualquiera de estas bases, incluso ofreciendo precios más bajos, servicios más atractivos o aumentando sus ofertas de rutas en un esfuerzo por ganar una mayor participación de mercado. Para obtener más información sobre los principales competidores,

consulte el "Punto 4. Información de la Compañía: Descripción general de los negocios: Operaciones de Pasajeros Operaciones de Pasajeros internacionales" y el "Punto 4. Información de la Compañía: Descripción general de los negocios: Operaciones de Pasajeros Modelo comercial para operaciones nacionales".

Las aerolíneas de bajo costo tienen un impacto importante en los ingresos de la industria debido a sus bajos costos unitarios. Los costos más bajos les permiten ofrecer tarifas económicas que, a su vez, permiten a los clientes sensibles al precio volar o cambiar de aerolíneas tradicionales a aerolíneas de bajo costo. En los últimos años, se ha visto interés en el desarrollo del modelo de bajo costo en toda América Latina. Por ejemplo, Sky Airline y JetSmart son los principales competidores en los mercados chileno y peruano y ambos tienen modelos de negocios de bajo costo. En 2024, JetSmart expandió aún más su presencia en la región al ingresar al mercado doméstico en Colombia, un paso adelante en su estrategia de crecimiento e intensificar la competencia con las aerolíneas locales. Avianca también ha adaptado su modelo de negocios incorporando elementos de una aerolínea de bajo costo, al tiempo que conserva su red, programa de fidelización y asociaciones estratégicas. Además, algunas aerolíneas han seguido estrategias de consolidación a través de alianzas o fusiones con aerolíneas tradicionales. Los ejemplos incluyen la creación de Abra Group (una asociación entre Avianca y Gol), y la adquisición por parte de American Airlines de una participación minoritaria en JetSmart en diciembre de 2022. Sumado a esto, en diciembre 2025 se anunció la propuesta adquisición de control de Sky Airline S.A. por parte de Abra Group Limited, las autoridades de libre competencia de Chile, Perú y Brasil están efectuando los procedimientos de evaluación de dicha operación de concentración.

En el sector de carga, empresas como Maersk, CMA CGM y MSC se han expandido al transporte aéreo, en parte debido a la pandemia de COVID-19 y la escasez de contenedores. CMA CGM y Air France-KLM lanzaron oficialmente su alianza estratégica a largo plazo para el transporte aéreo de carga en abril de 2023, combinando sus redes de carga complementarias y su capacidad de carga. Sin embargo, esta alianza se rescindió de mutuo acuerdo en enero de 2024, sin cambios en la participación del 9% de CMA CGM en Air France-KLM. Además, MSC Air Carga inició sus operaciones en diciembre de 2022, con vuelos operados por Atlas Air. Más recientemente, la adquisición de DB Schenker por parte del proveedor global de logística DSV ha impulsado aún más la consolidación en los mercados globales de transporte de carga y carga aérea. Estas consolidaciones, fusiones o nuevas alianzas podrían seguir apareciendo, lo que incrementaría la concentración y los niveles de competencia.

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

Algunos de los competidores pueden recibir apoyo externo, lo que podría afectar negativamente la posición competitiva de la Compañía.

Algunos de los competidores del grupo pueden recibir apoyo de fuentes externas, como sus gobiernos nacionales, que pueden no estar disponibles para la Compañía. El apoyo puede incluir, entre otros, subsidios, ayuda financiera o exenciones fiscales. Este apoyo podría colocar al grupo en desventaja competitiva y afectar negativamente las operaciones y el desempeño financiero de la Compañía. Por ejemplo, Aerolíneas Argentinas históricamente ha sido subsidiada por el gobierno. Además, durante la pandemia de COVID-19, algunos competidores en rutas de larga distancia (como American Airlines, Delta Air Lines, Southwest, United y Air France-KLM) recibieron apoyo gubernamental. Más recientemente, en enero de 2025, Azul y Gol celebraron acuerdos con el gobierno brasileño para reducir sus deudas tributarias en aproximadamente un 42%. Este apoyo podría colocar a la Compañía en desventaja competitiva y afectar negativamente su negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

El negocio y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente si no se logra obtener y mantener rutas, accesos adecuados al aeropuerto, franjas horarias y otros permisos operacionales.

El negocio del grupo LATAM depende de acceso a rutas y aeropuertos clave. Los acuerdos bilaterales de aviación entre países, las leyes de cielos abiertos y las aprobaciones de aviación locales con frecuencia involucran consideraciones políticas y de otro tipo que están fuera del control de la Compañía. Las operaciones del grupo podrían verse limitadas por cualquier demora o incapacidad para obtener acceso a rutas o aeropuertos clave, incluyendo:

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

El grupo opera numerosas rutas internacionales sujetas a acuerdos bilaterales, así como vuelos nacionales en Chile, Perú, Brasil, Ecuador y Colombia, sujetos a las aprobaciones de rutas locales y acceso a aeropuertos. Véase el "Punto 4. Información sobre la Compañía— Descripción general del negocio— Regulación".

No se puede garantizar que los acuerdos bilaterales existentes con los países en los que las empresas del grupo tienen su sede y los permisos de los gobiernos extranjeros seguirán vigentes. Una modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso sustancial en el negocio, la situación financiera

y los resultados de operaciones de la Compañía. La suspensión del permiso de la Compañía para operar en ciertos aeropuertos, destinos o franjas horarias, o la imposición de otras sanciones también podría tener un efecto adverso sustancial en su negocio. Un cambio en la administración de las leyes y regulaciones actuales o la adopción de nuevas leyes y regulaciones en cualquiera de los países en los que opera el grupo que restrinjan sus rutas, aeropuertos u otros accesos puede tener un efecto adverso sustancial en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones de la Compañía.

No se puede garantizar que en el futuro, las empresas del grupo tengan acceso a las instalaciones adecuadas y a los derechos de aterrizaje necesarios para lograr sus respectivos planes de expansión.

Algunos aeropuertos a los que las empresas del grupo prestan servicios actualmente o que tienen expectativas de prestar servicios en el futuro pueden tener limitaciones de capacidad e imponer diversas restricciones. Estas restricciones incluyen limitaciones en las franjas horarias de despegue y aterrizaje durante períodos específicos del día y restricciones en los niveles de ruido de las aeronaves. No se puede garantizar que el grupo pueda asegurar una cantidad adecuada de franjas horarias, puertas y otras instalaciones en los aeropuertos para expandir servicios de acuerdo con la estrategia de crecimiento. Además, los aeropuertos que actualmente no están sujetos a restricciones de capacidad pueden enfrentar tales restricciones en el futuro.

Además, las aerolíneas deben utilizar sus franjas horarias de manera regular y oportuna, o corren el riesgo de perderlas ante otras aerolíneas. Si las franjas horarias u otros recursos del aeropuerto no están disponibles o están restringidos de alguna manera, es posible que se puedan modificar los horarios, alterar las rutas o reducir la utilización de las aeronaves. También es posible que las autoridades de aviación de los países donde opera el grupo cambien las reglas para la asignación de franjas horarias de despegue y aterrizaje. Un ejemplo de esto es el aeropuerto de São Paulo (Congonhas), donde las franjas horarias que anteriormente operaba Avianca Brasil fueron reasignadas principalmente a Azul en 2019, luego de que la Agência Nacional de Aviação Civil en Brasil (ANAC) aprobara nuevas reglas para la distribución de franjas horarias. Asimismo, el 7 de junio de 2022, la ANAC aprobó la Resolución N° 682, mediante la cual aprobó una nueva regulación para la coordinación aeroportuaria y definió las reglas para la asignación y monitoreo del uso de la infraestructura aeroportuaria mediante el uso de franjas horarias (por ejemplo, coordinación de horarios de llegada y salida) en aeropuertos coordinados. También actualizó 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 ocurrencia de cualquiera de estos escenarios que involucren las operaciones del grupo LATAM podría tener un impacto financiero negativo en el negocio.

En octubre de 2023, el grupo el grupo y JetSmart disputaron la asignación de frecuencias en la ruta Santiago-Lima. Durante un proceso de licitación pública realizado por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) de Chile, el grupo LATAM obtuvo 10 de las 13 frecuencias disponibles, mientras que Sky Airline obtuvo las tres restantes. JetSmart, que anteriormente operaba 14 frecuencias en esta ruta, perdió nueve de ellas en la licitación. JetSmart criticó el proceso, argumentando que la asignación favorecía a las aerolíneas con posiciones dominantes en el mercado y planteó preocupaciones sobre un posible acaparamiento de frecuencias. En respuesta, el grupo LATAM sostuvo que el hecho de que JetSmart no consiguiera frecuencias se debía a sus propias decisiones estratégicas y no al mecanismo de licitación. La disputa fue presentada por JetSmart ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), que, en enero de 2025, concluyó que el proceso de licitación no violaba las leyes antimonopolio y se apegaba a las regulaciones existentes.

Además, no se puede garantizar que los aeropuertos que no tienen restricciones actuales no las implementarán en el futuro, o que las restricciones existentes no se volverán más gravosas. Estas restricciones pueden limitar la capacidad de la Compañía para seguir brindando servicios o expandir sus operaciones en estos aeropuertos.

El grupo depende de alianzas estratégicas, relaciones comerciales y aprobaciones regulatorias, y sus negocios podrían verse afectados negativamente si cualquiera de estas se interrumpe o se vuelve inalcanzable.

El grupo LATAM y sus filiales mantienen numerosas alianzas y relaciones comerciales en las jurisdicciones en las que operan. Estas alianzas permiten al grupo mejorar su red y ofrecer a los clientes servicios que de otro modo no estarían disponibles. Sin embargo, si alguna de estas alianzas o relaciones se deteriora, se termina o no proporciona los beneficios previstos, el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo podrían verse afectados negativamente.

Además, los planes de crecimiento estratégico internacional del grupo dependen, en parte, de la obtención de las aprobaciones regulatorias en los países donde pretende expandir sus operaciones mediante acuerdos comerciales conjuntos. Existe el riesgo de que el grupo no obtenga las aprobaciones necesarias, mientras que sus competidores sí podrían hacerlo, lo que les permitiría competir por rutas clave y potencialmente erosionar la participación de mercado del grupo. Esto podría afectar negativamente la capacidad del grupo para lograr sus objetivos de crecimiento y sus resultados financieros. No se pueden dar garantías sobre los beneficios, si los hubiera, que podrían derivarse de dichos acuerdos.

El hecho de no implementar con éxito la estrategia del grupo o de no adaptar dicha estrategia a la situación económica actual podría perjudicar los negocios del grupo.

Se ha desarrollado un plan estratégico centrado en conectar a América Latina consigo misma y con el mundo a través de una red de transporte de pasajeros y carga. La estrategia se basa en brindar experiencias inigualables a los clientes, fomentar la sostenibilidad e impulsar la innovación, todo ello manteniendo un equilibrio entre el

crecimiento económico, la eficiencia operativa, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social.

Para alcanzar estos objetivos, el grupo se ha centrado en ofrecer una amplia red de rutas que combina precios competitivos con una conectividad perfecta en todo el continente americano y más allá. El enfoque integra la segmentación de pasajeros y los servicios personalizados, garantizando la accesibilidad para un público más amplio y cumpliendo al mismo tiempo con las expectativas de los clientes premium. La satisfacción del cliente sigue siendo el centro de los esfuerzos, respaldada por soluciones digitales de vanguardia que crean una experiencia de viaje segura y confiable.

Además, la Compañía está comprometida con la sostenibilidad y la responsabilidad social, integrando prácticas ambientales y sociales en las operaciones. Reconocidos a nivel mundial, incluida la inclusión en el Índice de Sostenibilidad Dow Jones, el grupo lidera los esfuerzos en gestión ambiental, cambio climático y economía circular, asegurando un impacto positivo en las regiones en las que opera.

Las dificultades en la implementación de la estrategia podrían afectar negativamente los negocios y los resultados operativos del grupo.

Las empresas del grupo LATAM pueden experimentar dificultades para encontrar, capacitar y retener empleados, lo que puede generar mayores costos y perjudicar la capacidad para ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas.

La industria de las aerolíneas es intensiva en mano de obra. Las empresas del grupo emplean a una gran cantidad de pilotos, asistentes de vuelo, técnicos de mantenimiento y otro personal operacional y administrativo, como personal especializado en tecnología. La industria de las aerolíneas ha experimentado, de vez en cuando, una escasez de personal calificado, especialmente pilotos y técnicos de mantenimiento, que se ha intensificado un poco durante la fase de recuperación del tráfico aéreo después del pico de la pandemia. Si la rotación de empleados, en particular de pilotos y técnicos de mantenimiento, aumenta drásticamente, los costos de capacitación serán significativamente más altos. Las empresas del grupo LATAM no pueden asegurar que podrán reclutar, capacitar y retener a los gerentes, pilotos, técnicos y otros empleados calificados que se necesitan para continuar con sus operaciones actuales o reemplazar a los empleados que se van.

Un aumento en la rotación o la falta de reclutamiento, capacitación y retención de empleados calificados a un costo razonable podría afectar materialmente de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones. Una pérdida de personal clave o una erosión material de la moral de los empleados podría perjudicar la capacidad de ejecutar la estrategia e implementar iniciativas operativas, lo que afectaría negativamente al grupo.

Si las empresas del grupo pierden altos directivos y otros empleados clave y no son reemplazados por personas con habilidades comparables, o si no logran mantener la cultura del grupo, los negocios y los resultados de las operaciones podrían verse afectados materialmente de manera adversa.

EL grupo LATAM depende de la experiencia y el conocimiento de la industria de los ejecutivos y otros empleados clave para diseñar y ejecutar los planes de negocios. Si se experimenta una rotación sustancial en el liderazgo y otros empleados clave y no se pueden reemplazar a estas personas con habilidades comparables, o si no se logra mantener la cultura del grupo, el desempeño podría verse afectado de manera adversa y material. Además, es posible que no se pueda atraer y retener personal calificado adicional de alta gerencia y otro personal clave según sea necesario en el futuro.

Los negocios pueden experimentar consecuencias adversas debido a acciones colectivas de empleados de las empresas del grupo LATAM o de empleados de terceros, incluidas interrupciones por huelgas u otras acciones relacionadas con el trabajo.

Al 31 de diciembre de 2025, aproximadamente el 47% de los empleados del grupo, incluyendo personal administrativo, tripulantes de cabina, auxiliares de vuelo, pilotos y técnicos de mantenimiento, son miembros de sindicatos y tienen contratos y convenios colectivos de trabajo que vencen periódicamente. El negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones podrían verse afectados de manera adversa y sustancial por la falta de acuerdo con cualquier sindicato que represente a dichos empleados o por un acuerdo con un sindicato que contenga términos que no estén en línea con las expectativas o que impidan al grupo competir de manera efectiva con otras aerolíneas. Para obtener más información sobre los sindicatos que representan a los empleados en cada país en el que opera el grupo y donde se han establecido convenios colectivos de trabajo, consulte el “Punto 6. Directores, Alta Gerencia y Empleados—Empleados—Relaciones Laborales”.

Ciertos grupos de empleados, como pilotos, auxiliares de vuelo, mecánicos y el personal aeroportuario de la Compañía, tienen habilidades altamente especializadas. En consecuencia, las acciones de estos grupos, como huelgas, paros o interrupciones laborales, podrían perturbar gravemente las operaciones y afectar negativamente el desempeño operacional y financiero de la Compañía, así como su imagen.

Una huelga, una interrupción o paro laboral o cualquier disputa prolongada con empleados representados por cualquiera de estos sindicatos podría tener un impacto adverso en las operaciones. Estos riesgos suelen verse exacerbados durante los períodos de renegociación con los sindicatos, que suelen ocurrir cada dos a cuatro años según la jurisdicción y el sindicato. Cualquier acuerdo de negociación colectiva renegociado podría incluir aumentos salariales significativos y un consiguiente aumento de los gastos operacionales de la Compañía. Si no se llega a un acuerdo durante las negociaciones con los sindicatos, es posible que la Compañía deba iniciar procedimientos de arbitraje, utilizar recursos financieros y de gestión y, potencialmente, aceptar términos que sean menos favorables para la Compañía que sus acuerdos existentes. Los empleados que actualmente no son miembros de sindicatos también pueden formar nuevos sindicatos que puedan buscar más aumentos salariales o beneficios.

Las acciones de los empleados del grupo LATAM y las disputas laborales que involucran a empleados de terceros podrían afectar las operaciones. Por ejemplo:

El 12 de septiembre de 2024, los trabajadores del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Chile, iniciaron una huelga tras el fracaso de las negociaciones con el concesionario del aeropuerto, Nuevo Pudahuel. La huelga duró un día y los trabajadores solicitaron principalmente ajustes salariales y un aumento de las dietas. Los trabajadores y Nuevo Pudahuel lograron llegar a un acuerdo al día siguiente.

El 9 de octubre de 2024, los controladores aéreos empleados por NAV Brasil planearon una huelga nacional para exigir un reajuste salarial del 8,5%. Aunque la huelga estaba prevista para un día, fue cancelada tras una decisión judicial del Tribunal Superior del Trabajo, que impuso fuertes multas por cualquier interrupción. El incidente intensificó las tensiones laborales en el sector de la aviación brasileña.

El 15 de noviembre de 2024, los empleados de la Dirección General de Aviación Civil (“DGAC”) de Chile iniciaron una huelga nacional indefinida por el impago de bonificaciones. La huelga duró tres días antes de que se reanudaran las negociaciones, lo que provocó retrasos y cancelaciones generalizados en los aeropuertos chilenos. La interrupción afectó significativamente a las operaciones de vuelo y acentuó los conflictos laborales en curso en la región.

El 12 de noviembre de 2025, uno de los sindicatos de pilotos del grupo LATAM en Chile aprobó una huelga con una mayoría del 97% en el contexto de las negociaciones sobre los niveles de compensación. El 19 de noviembre de 2025, el grupo LATAM y el sindicato llegaron a un acuerdo que puso fin a la huelga. El impacto operativo fue limitado y temporal.

Si bien el grupo LATAM ha establecido protocolos para mitigar el impacto a los pasajeros y gestionar este tipo de situaciones, no hay garantía de que siempre se pueda llegar a acuerdos mutuamente beneficiosos en futuras disputas con empleados, sindicatos o terceros. Cualquier disputa o interrupción prolongada podría afectar materialmente las operaciones, desempeño financiero y participación en el mercado.

La Compañía depende de mantener una alta tasa de utilización de aeronaves para aumentar los ingresos y absorber los costos fijos, lo que hace al grupo LATAM especialmente vulnerables a los retrasos.

En general, un elemento clave de la estrategia es mantener una alta tasa de utilización diaria de aeronaves. Esta alta tasa permite maximizar los ingresos generados por aeronaves y absorber los costos fijos asociados a la flota. Esto se logra, en parte, reduciendo los tiempos de escala en los aeropuertos y desarrollando horarios que permitan aumentar el promedio de horas de vuelo diarias. La tasa de utilización de aeronaves podría verse afectada negativamente por diversos factores que escapan el control del grupo, como la congestión del tráfico aéreo y aeroportuario, las condiciones meteorológicas adversas, el mantenimiento imprevisto y las demoras de proveedores externos en cuestiones como el abastecimiento de combustible, el catering y la asistencia en tierra. Si las aeronaves se retrasan, los retrasos resultantes podrían afectar el rendimiento operacional y tener un impacto financiero en los resultados.

Las operaciones están sujetas a fluctuaciones en el suministro y el costo del jet fuel, lo que podría afectar negativamente los negocios.

El aumento de los precios del jet fuel podría tener un efecto materialmente adverso en los negocios, situación financiera y resultados de operaciones. Los costos del combustible para aviones han representado históricamente una cantidad significativa de los gastos operacionales y representaron el 31,3 % de los costos totales de ventas en 2025. Tanto el costo como la disponibilidad del combustible están sujetos a muchos factores y eventos económicos y políticos que el grupo no controla ni predecir, incluidas las circunstancias políticas y económicas internacionales, como la inestabilidad política en los principales países exportadores de petróleo.

Cualquier escasez de suministro de combustible podría resultar en precios más altos o reducciones en los servicios aéreos programados. En agosto de 2024, una falla eléctrica en la refinería de Ecopetrol (la empresa estatal de Colombia) en Cartagena causó una escasez significativa de combustible de aviación. Este evento específico provocó desafíos operativos, incluidas cancelaciones de vuelos en los principales aeropuertos, ya que las aerolíneas luchaban por gestionar la oferta reducida. Ecopetrol implementó medidas de contingencia para abordar esta escasez, incluida la importación de combustible de aviación, pero las restricciones de suministro persistieron durante semanas, lo que subraya la vulnerabilidad de las operaciones de las aerolíneas a tales interrupciones.

Otros factores, como los déficits de producción de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), las perturbaciones provocadas por fenómenos meteorológicos severos o desastres naturales, las acciones laborales (por ejemplo, la huelga de camioneros de 2018 en Brasil) o los conflictos geopolíticos como los disturbios en Oriente Medio o el conflicto en Ucrania, podrían afectar de manera similar los precios y la disponibilidad del combustible.

No se puede garantizar que LATAM group pueda compensar cualquier aumento en el precio del combustible. Además, los precios más bajos del combustible pueden resultar en tarifas más bajas a través de la reducción o eliminación de los recargos por combustible. Se han celebrado acuerdos de cobertura de combustible, pero no se puede garantizar que dichos acuerdos sean adecuados para proteger al grupo de un aumento en los precios del combustible en el futuro cercano o en el largo plazo.

EL grupo está expuesto a aumentos en las tarifas de aterrizaje y otros cargos por servicios aeroportuarios que podrían afectar negativamente los márgenes y las participaciones de mercado.

El grupo debe pagar tasas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Cualquier aumento sustancial de las tasas aeroportuarias, incluyendo las del Aeropuerto Internacional de

Guarulhos en São Paulo, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en Lima o el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez en Santiago, entre otros, podría tener un impacto negativo sustancial en los resultados operativos. Los impuestos a los Pasajeros y las tasas aeroportuarias han aumentado sustancialmente en los últimos años. No se puede asegurar que los aeropuertos en los que opera el grupo no aumentarán o mantendrán altos los impuestos a los pasajeros y las tasas por servicio en el futuro. Cualquier aumento de este tipo podría tener un efecto adverso en la situación financiera y en los resultados operativos.

Una parte importante de los ingresos por carga proviene de relativamente unos pocos tipos de productos y pueden verse afectados por eventos 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 frutas de Chile, espárragos de Perú y flores frescas de Ecuador y Colombia. De manera similar, los mercados de importación desempeñan un papel clave en las operaciones de carga, ya que la demanda de productos como bienes manufacturados, autopartes, productos farmacéuticos y equipos tecnológicos impulsa el tráfico de carga entrante a América Latina.

Los eventos que afecten negativamente la producción, el comercio o la demanda de estos bienes pueden afectar negativamente el volumen de bienes que se transportan y pueden tener un impacto significativo en los resultados de las operaciones. Las futuras medidas de protección comercial por parte de o contra los países para los que se brinda servicios de carga pueden tener un impacto en los volúmenes de tráfico de carga y afectar negativamente los 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 reembolsos de billetes podría tener un efecto adverso en los resultados financieros.

Si el grupo debe pagar una cantidad sustancial de reembolsos de boletos en efectivo, esto podría tener un efecto adverso en los resultados financieros o posición de liquidez. Además, el grupo LATAM tiene acuerdos con instituciones financieras que procesan transacciones de tarjetas de crédito de clientes para la venta de viajes aéreos y otros servicios. Bajo ciertos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito del grupo LATAM, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el derecho de exigir que alguna(s) empresa(s) del grupo mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que han sido procesadas por esa institución financiera, pero para las cuales aún no ha proporcionado el servicio (es decir, transporte aéreo). Dichas instituciones financieras pueden requerir que se establezcan reservas de efectivo u otras garantías o que se retengan los pagos relacionados con las cuentas por cobrar que se deben cobrar. Los reembolsos reducen la liquidez de la Compañía y la ponen en riesgo de activar los convenios de liquidez en estos acuerdos de procesamiento y, al hacerlo, podrían obligarla a depositar garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito para las ventas anticipadas de boletos.

Si no se pueden incorporar aeronaves arrendadas, incluidos tanto arrendamientos operacionales como arrendamientos financieros, a la flota a tasas y términos aceptables en el futuro, los negocios podrían verse afectados negativamente.

Una gran parte de la flota de aeronaves está sujeta a contratos de arrendamiento a largo plazo, incluidos los arrendamientos operacionales y financieros. Estos arrendamientos suelen tener una duración de entre 8 y 12 años a partir de la fecha de ejecución. Es posible tener que enfrentar una mayor competencia por las aeronaves arrendadas o a una oferta limitada de ellas, lo que dificulta la negociación en términos competitivos al vencimiento de los arrendamientos actuales o el arrendamiento de la capacidad adicional necesaria para el nivel de operaciones previsto. Si las empresas del grupo se ven obligadas a pagar tarifas de arrendamiento más altas, ya sea por arrendamientos operacionales o financieros, en el futuro para mantener la capacidad y la cantidad de aeronaves en la flota, la rentabilidad podría verse afectada negativamente.

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

Los acontecimientos importantes que afecten a la industria de seguros de aviación (como ataques terroristas, accidentes o caídas de aviones y epidemias de salud y las restricciones de viaje generalizadas impuestas por los gobiernos) pueden dar lugar a aumentos significativos de las primas de seguros de las aerolíneas y/o reducciones relevantes de la cobertura de seguros. Aumentos adicionales en los costos de seguros y/o reducciones en la cobertura de seguros disponible podrían tener un impacto material en los resultados financieros, cambiar la estrategia de seguros y también aumentar el riesgo de pérdidas no cubiertas.

Los aumentos en los costos laborales, que constituyen una parte sustancial de los gastos operacionales totales, podrían afectar directamente las ganancias.

Los costos laborales constituyen un porcentaje significativo de los costos totales de ventas (16% en 2025) y, en ocasiones, durante la historia operacional del grupo LATAM ha experimentado presiones para aumentar los salarios y los beneficios de sus respectivos empleados. Un aumento significativo de los costos laborales podría resultar en una reducción sustancial de las ganancias.

Se enfrentan riesgos de reputación relacionados con el uso de las redes sociales.

El grupo LATAM utiliza frecuentemente plataformas de redes sociales como herramientas de marketing. Estas plataformas proporcionan al grupo LATAM, así como a las personas, acceso a una amplia audiencia

de consumidores y otras personas interesadas. Los comentarios negativos sobre el grupo 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 del grupo LATAM. Además, como las leyes, regulaciones y los términos de servicio de las diferentes plataformas evolucionan rápidamente para regir el uso de las redes sociales, el incumplimiento por parte del grupo LATAM, sus empleados o terceros que actúen en nombre del grupo LATAM de las leyes y regulaciones aplicables en el uso de estas plataformas y dispositivos podría afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones del grupo LATAM o exponerlo a multas u otras sanciones.

Se enfrentan riesgos reputacionales relacionados con la desinformación y la información errónea.

La proliferación de contenido falso o engañoso puede utilizarse como mecanismo para sembrar dudas entre el público en general y empañar la imagen de los productos y servicios extranjeros. La desinformación o información errónea sobre el grupo LATAM o los productos que vende puede afectar su reputación y las relaciones con los clientes. La difusión de noticias falsas o maliciosas podría generar percepciones negativas sobre la seguridad, la calidad del servicio o las prácticas ambientales del grupo LATAM, debilitando la confianza de los consumidores en las operaciones del grupo. Adicionalmente, las críticas amplificadas a través de las redes sociales y plataformas digitales podrían dañar la marca, especialmente en mercados sensibles o durante crisis específicas. Más aún, la difusión de dicha información podría (i) crear mayores costos de gestión de crisis para el grupo LATAM, ya que el grupo necesitaría recursos dedicados para monitorear y contrarrestar la desinformación en tiempo real, (ii) influir en el comportamiento de los clientes, reduciendo la demanda de vuelos o afectando la preferencia por la aerolínea sobre los competidores, y (iii) crear tensiones con los empleados o sindicatos, impactando el ambiente de trabajo y obstaculizando las negociaciones colectivas.

Riesgos operativos y de seguridad

El grupo depende de un número limitado de proveedores para determinadas piezas de aeronaves y motores. El grupo LATAM vuela y depende principalmente de aeronaves Airbus y Boeing, y los negocios del grupo podrían verse afectados negativamente si no se reciben las entregas oportunas de aeronaves, si las aeronaves de estos proveedores dejan de estar disponibles o si el público desarrolla una percepción negativa de las aeronaves que utiliza el grupo en sus operaciones.

El grupo depende de un número limitado de proveedores de aeronaves, motores de aeronaves y muchas partes de aeronaves y motores. Como resultado, el grupo es vulnerable a problemas asociados con el suministro de dichas aeronaves, partes y motores, incluidos defectos de diseño, problemas mecánicos, cumplimiento contractual por parte de los proveedores o percepción adversa por parte del público que daría lugar a requisitos de mantenimiento no programados, a la evasión de los clientes o a acciones de las autoridades de aviación que resultarían en la incapacidad de operar las aeronaves de la Compañía. Durante el año 2025, los principales proveedores del grupo LATAM fueron los fabricantes de aeronaves Airbus y Boeing.

Además de Airbus y Boeing, el grupo LATAM cuenta con otros proveedores, principalmente relacionados con accesorios, repuestos y componentes para aeronaves, entre ellos 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. El grupo LATAM también firmó un acuerdo con Embraer S.A. para adquirir hasta 74 aviones E195-E2. aviones—24 pedidos en firme y 50 opciones de compra—con entregas que comenzarán en el cuarto trimestre de 2026. Esta nueva flota es parte de un plan a largo plazo para ampliar la conectividad de las filiales en mercados regionales desatendidos con potencial de crecimiento. Se espera que el E195-E2 aporte mayor eficiencia y mayor flexibilidad operativa.

Al 31 de diciembre de 2025, el grupo LATAM contaba con una flota total de 294 aeronaves Airbus y 77 Boeing (una de estas aeronaves son activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta). Los riesgos relacionados con Airbus, Boeing y Embraer incluyen:

- la falla o incapacidad para obtener aeronaves, piezas o servicios de soporte relacionados de Airbus, Boeing y Embraer de manera oportuna debido a la alta demanda, retrasos en la entrega de aeronaves u otros factores;

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

- la emisión por parte de las autoridades aeronáuticas chilenas u otras de directivas que restrinjan o prohíban el uso de las aeronaves Airbus, Boeing o Embraer, o que requieran inspecciones y mantenimiento que consumen mucho tiempo;

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

- retrasos entre el momento en que la Compañía se da cuenta de la necesidad de una nueva aeronave y el tiempo que le lleva organizar que Airbus, Boeing o Embraer, o un proveedor externo, entreguen dicha aeronave; o

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

La pandemia de COVID-19 y su impacto en la industria de la aviación, junto con los consiguientes desafíos en la cadena de suministro global que enfrentaron los fabricantes y distribuidores, dieron como resultado una escasez generalizada de aeronaves y retrasos en las entregas programadas. En consecuencia, el período de espera para obtener nuevas aeronaves, así como el tiempo entre un nuevo pedido

y su entrega, se hicieron más largos, lo que afectó tanto a Airbus como a Boeing, así como el grupo LATAM.

El 25 de julio de 2023, Pratt & Whitney reveló un problema de contaminación por polvo metálico que afectaba a los motores PW1100 GTF, que propulsan las aeronaves de la familia Airbus Neo. Desde dicho anuncio, el número de aeronaves Airbus Neo afectadas en la flota ha representado una porción limitada de la flota total de la Compañía. Al 31 de diciembre de 2025, el grupo LATAM tenía 13 aeronaves Airbus Neo en tierra, lo que representa aproximadamente el 3,5% de su flota total, como resultado de las inspecciones requeridas y la retirada de motores relacionados con este asunto. Estas interrupciones operativas derivadas de la escasez de motores de Pratt & Whitney, junto con cualquier posible reducción del tráfico aéreo, podrían afectar negativamente al negocio, los resultados operacionales y la situación financiera de la Compañía. Los negocios también podrían verse significativamente afectados si los pasajeros evitan volar en dichas aeronaves debido a la percepción negativa sobre la fabricación de aeronaves, ya sea por preocupaciones de seguridad u otros problemas, reales o percibidos, o en caso de un accidente que involucre dichas aeronaves o sus motores.

Además, en 2024 Rolls-Royce experimentó retrasos en el mantenimiento de los motores utilizados en el avión Boeing 787-9. Estos retrasos intensificaron los desafíos operativos que enfrentan las aerolíneas, incluido el grupo LATAM, mientras se enfrentan las disrupciones causadas por la escasez de motores.

Al 31 de diciembre de 2025, el grupo LATAM ha encontrado el apoyo tanto de Pratt & Whitney como de Rolls- Royce, quienes juntos, continúan explorando soluciones a las dificultades mecánicas mencionadas.

Si bien el grupo LATAM se encuentra actualmente abordando las dificultades mecánicas mencionadas anteriormente con el apoyo de Pratt & Whitney y Rolls-Royce, la ocurrencia de uno o más de los factores mencionados anteriormente podría restringir la capacidad de la Compañía de utilizar aeronaves para generar ganancias, responder a mayores demandas o podría limitar sus operaciones y afectar negativamente su negocio.

Problemas con los sistemas de control de tráfico aéreo u otras fallas técnicas podrían interrumpir las operaciones y tener un efecto adverso material en los negocios.

Las operaciones, incluida la capacidad de prestar servicios a los clientes, dependen del funcionamiento eficaz de los equipos, incluidas las aeronaves, los sistemas de mantenimiento y los sistemas de reserva. 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. Las fallas 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, así como la reputación.

Las pérdidas y responsabilidades en caso de un accidente que involucre a una o más de las aeronaves podrían afectar materialmente los negocio.

El grupo está expuestos a posibles pérdidas catastróficas en caso de accidente aéreo, incidente terrorista o cualquier otro evento similar. No se puede garantizar que, como resultado de un accidente aéreo o incidente significativo:

- No sea necesario aumentar la cobertura de seguros;
- Las primas de seguros no aumentarán significativamente;
- La cobertura de seguro cubrirá completamente todas las responsabilidades; y
- El grupo se vea obligado a soportar pérdidas sustanciales.

Las reclamaciones sustanciales resultantes de un accidente o incidente significativo que excedan la cobertura del seguro relacionado podrían tener un efecto adverso sustancial en los negocios, situación financiera y resultados de operaciones. Además, cualquier accidente de aviación, incluso cuando esté asegurado a todo riesgo, podría causar la percepción negativa del público de que las operaciones o aeronaves son menos seguras o confiables que las operadas por otras aerolíneas u otros operadores de vuelo, lo que podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios, situación financiera y resultados de operaciones.

El 11 de marzo de 2024, el grupo LATAM sufrió un incidente relacionado con el vuelo LA800, que operaba desde Sídney a Auckland. El avión Boeing 787-9 tuvo una dificultad técnica grave aproximadamente una hora antes de aterrizar, lo que provocó una caída abrupta de altitud. Este movimiento inesperado provocó lesiones entre diez pasajeros y tres tripulantes. No hubo víctimas mortales entre los 263 pasajeros y nueve tripulantes de la aeronave. El incidente fue causado por un problema técnico dentro de la aeronave, que una investigación posterior sugirió que fue causado por un asistente de vuelo que podría haber activado inadvertidamente un interruptor en un asiento de la cabina. Desde entonces, la Compañía ha estado trabajando en estrecha colaboración con las autoridades de seguridad aérea para evitar futuros incidentes. Las pólizas de seguro del grupo LATAM cubrieron el tratamiento médico de los pasajeros y la tripulación lesionados y los costos de reparación asociados con el incidente, así como cualquier reclamo o demanda relacionada.

Los problemas técnicos y operativos prolongados con la infraestructura aeroportuaria en las ciudades donde hay una presencia significativa pueden tener un efecto adverso material en las operaciones.

Las operaciones y estrategia de crecimiento dependen de las instalaciones e infraestructura de aeropuertos clave, incluidos el Aeropuerto Internacional de Santiago, los Aeropuertos Internacionales de 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.

En el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, la concesionaria finalizó la remodelación y ampliación de la terminal nacional en septiembre de 2025, aumentando la capacidad y mejorando las instalaciones. Si bien se espera que esta modernización mejore la capacidad aeroportuaria y la experiencia de los pasajeros, los proyectos de infraestructura a gran escala pueden implicar cambios en las operaciones y la reconfiguración de las instalaciones, lo que podría generar desafíos operativos. Además, las obras de mejora de la infraestructura planificadas para 2026 requerirán la alternancia del uso de las dos pistas del aeropuerto, lo que resultará en que solo una pista esté disponible durante un período prolongado entre abril y agosto de 2026, con una capacidad limitada en las pistas podría limitar el rendimiento de las mismas, lo que podría ocasionar retrasos, ajustes de horarios u otras limitaciones operativas.

La renovación y ampliación del Aeropuerto Internacional Diego Aracena en Iquique, Chile, incluida una importante ampliación de la terminal de pasajeros, ha finalizado, y el Aeropuerto Internacional Chacalluta en Arica concluyó su renovación y ampliación en diciembre de 2024.

Como parte del Plan Aeropuertos 2025-2030 de Chile, el gobierno planea invertir en la mejora y expansión de la infraestructura aeroportuaria en todo el país, incluyendo mejoras en terminales y pistas, modernización de equipos y aumentos de capacidad en múltiples aeropuertos regionales, con inversiones totales de miles de millones de dólares en los próximos años. Los proyectos de este plan incluyen una importante ampliación de la terminal y otras obras en el Aeropuerto de Balmaceda, que se encuentra en construcción y se espera que entre en operaciones en el primer semestre de 2027, así como mejoras en otras infraestructuras regionales para fortalecer la conectividad y la capacidad.

En Perú, varios aeropuertos regionales han enfrentado desafíos de infraestructura relacionados con las condiciones de las pistas, lo que ha resultado en suspensiones temporales de operaciones o servicios limitados, afectando la conectividad. Se han implementado o están planificados trabajos de rehabilitación y mantenimiento, incluyendo la repavimentación de pistas e intervenciones técnicas, y proyectos de modernización más amplios están sujetos a procesos de planificación y contratación en curso que podrían extenderse hasta 2026 o más allá.

Los aeropuertos brasileños, incluidos los Aeropuertos Internacionales de Brasilia y São Paulo (Guarulhos), también están sujetos a limitaciones de capacidad de infraestructura y requisitos de modernización. Se proyectan importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria hasta al menos 2029, incluyendo la ampliación de calles de rodaje, muelles adicionales y mejoras en las plataformas, y otras obras que podrían implicar actividades de construcción simultáneas y generar restricciones temporales o limitaciones operativas, lo que, a su vez, podría afectar el acceso de la Compañía a franjas horarias o su capacidad para mantener o aumentar la capacidad en ciertos aeropuertos.

Si bien el grupo LATAM se encuentra coordinando y apoyando estrechamente a los concesionarios aeroportuarios, cualquier retraso en la finalización de las obras de remodelación o expansión en curso de cualquiera de los aeropuertos indicados anteriormente afectaría materialmente de manera adversa sus operaciones.

Los negocios pueden verse afectados negativamente por una recesión en la industria aérea causada por eventos exógenos que afecten el comportamiento de viaje o aumenten los costos, como brotes de enfermedades, condiciones climáticas y desastres naturales, guerra o ataques terroristas.

La demanda de transporte aéreo puede verse afectada negativamente por eventos exógenos, como epidemias (como el ébola y el zika) y pandemias (como la pandemia de COVID-19), ataques terroristas, guerra o inestabilidad política y social, incluyendo condiciones de seguridad localizadas o violencia criminal en ciertos países donde opera el grupo LATAM. El aumento de las tensiones geopolíticas y las hostilidades en relación con el conflicto en Ucrania y en Oriente Medio (Incluyendo Irán e Israel), y las sanciones comerciales y monetarias que se han impuesto en relación con esos acontecimientos, han afectado, y podrían afectar significativamente, los precios y la demanda de petróleo a nivel mundial, han causado turbulencias en el sistema financiero mundial y han afectado negativamente a los viajes aéreos. Situaciones como estas podrían tener un impacto material en los negocios, la situación financiera y los resultados de las operaciones.

Además de lo anterior, la reciente fragmentación geopolítica global y los cambios en la dinámica de seguridad podrían afectar a la industria aérea y a los negocios. La intensificación de la competencia estratégica entre las principales potencias, la evolución de las restricciones comerciales y las tensiones regionales de seguridad tienen el potencial de influir en los flujos comerciales globales, los entornos regulatorios, los mercados de combustibles y la confianza del consumidor, lo que podría afectar la demanda de transporte aéreo y servicios de carga aérea. Si bien la fragmentación geopolítica más amplia, como las tensiones comerciales entre EE. UU. y China, no ha tenido un impacto directo adverso significativo en los negocios hasta la fecha, estos acontecimientos siguen siendo un factor de riesgo que se monitorean de cerca.

Por ejemplo, a finales de 2025 y principios de 2026, un aviso de seguridad emitido por la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos, relacionado con el aumento de la actividad militar y el deterioro de las condiciones de seguridad en el espacio aéreo venezolano, llevó a varias aerolíneas internacionales a suspender sus vuelos con origen y destino en Venezuela como medida de precaución. Varias aerolíneas, incluida Copa Airlines, extendieron la suspensión de sus vuelos con origen y destino en Caracas tras el aviso de la FAA, que instaba a los operadores a extremar las precauciones al transitar por la Región de Información de Vuelo de Maiquetía (FIR Maiquetía) debido al deterioro de las condiciones de seguridad.

Posteriormente, la autoridad aeronáutica venezolana revocó los permisos de operación a seis aerolíneas internacionales, entre ellas LATAM Airlines Colombia, TAP Air Portugal, Iberia, Avianca, Turkish

Airlines y GOL, luego de que dichas aerolíneas no reanudaran sus servicios dentro del plazo establecido por las autoridades venezolanas.

Estos cambios regulatorios y de seguridad demuestran cómo las tensiones geopolíticas y las advertencias asociadas pueden alterar las operaciones de las aerolíneas, el acceso al espacio aéreo y la planificación de rutas. Una fragmentación geopolítica prolongada o ampliada, las disputas regionales o las nuevas preocupaciones de seguridad podrían frenar el crecimiento económico mundial, reducir la demanda de viajes aéreos, aumentar la volatilidad de los precios del combustible, incrementar los costos de cumplimiento o interrumpir las redes operativas, lo que podría afectar negativamente las operaciones, la situación financiera y los resultados operativos de la Compañía.

Los ingresos de las aerolíneas dependen de la cantidad de pasajeros transportados, la tarifa pagada por cada pasajero y factores de servicio, como los horarios de salida y llegada de los vuelos. Durante períodos de niebla, hielo, bajas temperaturas, tormentas u otras condiciones climáticas adversas o desastres naturales fuera del control de la Compañía, algunos o todos los vuelos pueden cancelarse o retrasarse significativamente, lo que afecta e interrumpe sus operaciones y reduce la rentabilidad. El aumento de la frecuencia, la gravedad o la duración de las tormentas eléctricas, huracanes, tifones, inundaciones u otros eventos climáticos severos, incluidos los cambios en el clima global y el aumento de las temperaturas globales, podría resultar en un aumento de los retrasos y cancelaciones, las lesiones relacionadas con las turbulencias y el consumo de combustible para evitar dichas condiciones climáticas, cualquiera de los cuales podría resultar en pérdida de ingresos y mayores costos. Por ejemplo, en 2022, un avión de LATAM Airlines Paraguay sufrió graves daños después de volar en medio de un clima tormentoso en la aproximación al aeropuerto de Asunción en Paraguay, y se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia. En octubre de 2023, se produjeron importantes retrasos y cancelaciones debido a las fuertes condiciones climáticas en el aeropuerto de Guarulhos, Brasil. Asimismo, en febrero de 2024, los incendios forestales en Chile que afectaron la Región de Valparaíso y la Región de La Araucanía impactaron las operaciones del grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez y en el Aeropuerto Internacional de La Araucanía, respectivamente, retrasando vuelos y aumentando los costos operacionales derivados de ciertas medidas de flexibilidad comercial otorgadas a los pasajeros afectados por los incendios.

Los acontecimientos en el futuro pueden tener un efecto adverso en los ingresos y resultados de operaciones de la Compañía.

Los impactos de una pandemia y los esfuerzos para mitigar la propagación de un virus pueden afectar negativamente el negocio, las operaciones y los resultados financieros del grupo.

Una pandemia, como la COVID-19, y sus variantes pueden afectar negativamente las condiciones económicas mundiales, interrumpir las cadenas de suministro y afectar negativamente las operaciones de fabricación de aeronaves y reducir la disponibilidad de repuestos de aeronaves.

Existe la posibilidad de cambios en el comportamiento de los consumidores en el mediano y largo plazo como resultado de una pandemia y sus variantes que puedan generar impactos financieros adversos para el grupo LATAM. La pandemia de COVID-19 y el temor que la acompaña de brotes generalizados de enfermedades transmisibles redujeron materialmente la demanda y la disponibilidad de viajes aéreos en todo el mundo, lo que afectó materialmente lo negocios, operaciones y desempeño financiero.

Al cierre de 2023, las operaciones de las filiales en los mercados domésticos se recuperaron por completo, y el segmento internacional se recuperó por completo durante el primer trimestre de 2024. Si bien el segmento corporativo del grupo LATAM está cerca de alcanzar los niveles de RPK previos a la pandemia, no puede asegurar que una nueva pandemia o alguna de sus variantes no afecte el negocio en el futuro.

Las interrupciones o violaciones de seguridad de la infraestructura o sistemas de tecnología de la información podrían interferir con las operaciones, comprometer la información de pasajeros o empleados y exponer al grupo a la responsabilidad, lo que puede afectar negativamente los negocios y reputación.

Un error tecnológico interno grave, una falla o un incidente de ciberseguridad que afecte a los sistemas alojados internamente en los centros de datos, externamente en ubicaciones de terceros o proveedores de la nube, o una interrupción a gran escala en la infraestructura tecnológica de la que depende el grupo, como la energía, las telecomunicaciones o Internet, pueden interrumpir la red tecnológica con un posible impacto en las operaciones. Los sistemas tecnológicos y los datos relacionados también pueden ser vulnerables a una variedad de fuentes de interrupción, incluidos desastres naturales, ataques terroristas, fallas de telecomunicaciones, virus informáticos, ataques cibernéticos, violaciones de seguridad en la cadena de suministro (proveedores) y otros problemas de seguridad. Estos sistemas incluyen los sistema informático de reservas de aerolíneas, sistema de operaciones de vuelo, sistemas de telecomunicaciones, sitio web, cliente, aplicaciones de autoservicio ("apps"), sistemas de mantenimiento, quioscos de facturación, sistemas de entretenimiento a bordo y centros de datos.

En julio de 2024, una falla en una actualización de software de la plataforma CrowdStrike Falcon desencadenó una importante disrupción tecnológica global que afectó a múltiples industrias. Esta actualización, que se suponía que sería rutinaria, provocó interrupciones en los sistemas de Microsoft que afectaron a millones de dispositivos Windows. Como resultado, las aerolíneas, los bancos y los medios de comunicación experimentaron problemas importantes.

Si bien no se trató de un incidente de ciberseguridad, cabe destacar que durante este evento tecnológico, los equipos técnicos y de negocios del grupo LATAM implementaron rápidamente los protocolos establecidos para salvaguardar el entorno tecnológico, evitando exitosamente cualquier interrupción operacional en vuelos y sistemas críticos, por lo que la jornada finalizó con cero vuelos cancelados durante el tiempo que duró el evento.

Además, ante el auge de la tecnología de inteligencia artificial generativa (IA), estos sistemas no solo pueden generar contenido engañoso o dañino, como deepfakes o desinformación, sino que también pueden utilizarse para potenciar ciberataques, facilitar el acceso no autorizado a los sistemas o explotar vulnerabilidades en la infraestructura digital. El uso indebido o la aplicación maliciosa de la IA generativa podría aumentar los riesgos de ciberseguridad, interrumpir las operaciones, comprometer datos confidenciales y afectar negativamente a los negocios y reputación.

Además, como parte de las operaciones comerciales habituales, se recopilan y almacenan los datos confidenciales, incluida la información personal de los clientes y empleados, y la información de los 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. Es posible que terceros no autorizados intenten obtener acceso a los sistemas o información mediante fraude, engaño o incidentes de ciberseguridad. El hardware o el software que se ha desarrollado o adquirido puede contener defectos que podrían comprometer inesperadamente la seguridad de la información. La vulneración de los sistemas tecnológicos que dé como resultado la pérdida, divulgación, apropiación indebida o acceso a la información de los clientes, empleados o socios comerciales podría dar lugar a demandas o procedimientos legales, responsabilidad o sanciones reglamentarias en virtud de las leyes que protegen la privacidad de la información personal, interrupción de las operaciones y daño a la reputación, cualquiera de los cuales o todos ellos podrían afectar negativamente a los negocios.

Hasta la fecha, no se ha experimentado ningún incidente importante relacionado con la ciberseguridad o los sistemas de información. Cualquier incidente de este tipo podría dañar la reputación y requerir que se gasten recursos sustanciales para remediar la situación, y por lo tanto podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios y los resultados de las operaciones. Además, no se puede garantizar que los esfuerzos logren prevenir que estos incidentes y evitar daños a los negocios. Consulte el “Punto 16K. Ciberseguridad”.

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

Debido a que el desempeño depende en gran medida de las condiciones económicas de los países en los que el grupo realiza negocios, las condiciones económicas negativas en esos países podrían afectar negativamente los negocios y los resultados de las operaciones del grupo y provocar que el precio de mercado de las acciones ordinarias y ADS disminuya.

La demanda de pasajeros y carga es altamente cíclica y depende en gran medida del crecimiento económico global y local, las expectativas económicas y las variaciones del tipo de cambio, entre otros factores.

La ocurrencia de eventos similares en el futuro podría afectar negativamente al negocio de la Compañía. El grupo planea continuar expandiendo sus operaciones con base en América Latina, lo que significa que su desempeño seguirá dependiendo en gran medida de las condiciones económicas de la región.

Históricamente, los países latinoamericanos han experimentado inestabilidad económica, incluidos períodos desiguales de crecimiento económico, así como desaceleraciones significativas (por ejemplo, períodos de recesión económica grave, devaluación de la moneda, alta inflación e inestabilidad política). El negocio de la Compañía se ha visto afectado negativamente por estos factores y por las condiciones económicas recesivas globales, que incluyen un crecimiento económico débil en Chile, recesiones en Brasil y Argentina, y un desempeño económico deficiente en ciertos 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 son características generales de cada economía. Dado que los productos básicos, como los productos agrícolas, los minerales y los metales, representan un porcentaje significativo de las exportaciones de muchos países latinoamericanos, las economías de esos países son particularmente sensibles a las fluctuaciones de los precios de esos productos. Las inversiones en la región también pueden estar sujetas a riesgos cambiarios, como restricciones al flujo de dinero que entra y sale del país, volatilidad extrema en relación con el dólar estadounidense y devaluación.

En consecuencia, los negocios, situación financiera y resultados de operaciones del grupo LATAM pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales en América Latina, incluidos factores tales como tipos de cambio y políticas de control cambiario, políticas de control de inflación, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, aranceles y restricciones a las importaciones, liquidez de los mercados de capital y préstamos nacionales, racionamiento de electricidad, políticas fiscales, incluidos aumentos de impuestos y reclamos fiscales retroactivos, y otros desarrollos políticos, diplomáticos, sociales y económicos en o que afecten a los países donde opera el grupo.

De acuerdo con S&P, al 31 de diciembre de 2025, las calificaciones de largo plazo en moneda local de los países donde el grupo LATAM opera en Sudamérica son las siguientes: Ecuador B- (perspectiva estable), Perú BBB (perspectiva estable), Colombia BB+ (perspectiva negativa), Chile A+ (perspectiva estable) y Brasil BB (perspectiva estable). De igual forma, las calificaciones de largo plazo en moneda extranjera de estos países son: Ecuador B- (perspectiva negativa), Perú BBB- (perspectiva estable), Colombia BB+ (perspectiva negativa), Chile A (perspectiva estable) y Brasil BB (perspectiva estable).

Debido a que la Compañía depende de un número limitado de proveedores de tecnología crítica para los sistemas de reserva y distribución, cualquier interrupción en sus operaciones o servicios podría afectar materialmente la capacidad para procesar reservas y distribuir contenido a las agencias de viajes.

El grupo LATAM no puede garantizar que ningún país no experimentará desarrollos 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, ocasionalmente, realizan cambios significativos en las políticas y regulaciones. Las acciones gubernamentales a menudo han involucrado, entre otras medidas, nacionalizaciones y expropiaciones, controles de precios, devaluaciones de la moneda, aumentos obligatorios de salarios y beneficios para los empleados, controles de capital y límites a las importaciones. El negocio de la Compañía, situación financiera y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en las políticas o regulaciones gubernamentales, incluidas las políticas cambiarias y de control de cambio, políticas de control de inflación, políticas de control de precios, políticas de protección al consumidor, aranceles y restricciones a las importaciones, liquidez de los mercados de capital y de préstamos nacionales, racionamiento de electricidad, políticas tributarias (incluidos aumentos de impuestos y supervisión tributaria retroactiva). Por ejemplo, las acciones del gobierno brasileño para controlar la inflación e implementar otras políticas han involucrado controles de salarios y precios, depreciación del real, restricciones a las remesas e intervención del Banco Central para afectar las tasas de interés base.

En el futuro, el nivel de intervención de los gobiernos latinoamericanos podría continuar o aumentar. No es posible asegurar que estas u otras medidas no tendrán un efecto material adverso en la economía de cada país respectivo y, en consecuencia, no afectarán negativamente el negocio, situación financiera y resultados de operaciones.

La inestabilidad política y el malestar social en América Latina pueden afectar negativamente los negocios.

El grupo LATAM opera principalmente en América Latina y, por lo tanto, está sujeto a una amplia gama de riesgos asociados con sus operaciones en esta región. Estos riesgos pueden incluir condiciones políticas o sociales inestables, falta de sistemas jurídicos bien establecidos o confiables, controles de cambio y otros límites a la capacidad de la Compañía de repatriar ganancias y requisitos legales y regulatorios cambiantes.

Aunque las condiciones políticas y sociales de un país pueden diferir significativamente de las de otro, los acontecimientos en cualquiera de sus mercados clave podrían afectar negativamente el negocio, las condiciones financieras o los resultados de las operaciones de la Compañía.

Por ejemplo, en julio de 2017, un tribunal federal de primera instancia del estado de Paraná condenó al presidente brasileño Luiz Inácio Lula da Silva por corrupción y lavado de dinero en relación con la “Operación Lava Jato”. Sin embargo, la condena fue revocada y el Tribunal Supremo de Brasil le devolvió sus derechos políticos. El presidente Luiz Inácio Lula da Silva se presentó a 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 juró como presidente en enero de 2023. No se puede predecir qué políticas puede adoptar o cambiar el presidente Luiz Inácio Lula da Silva durante su mandato, ni el efecto que dichas políticas podrían tener en el negocio de la Compañía y en la economía brasileña.

En Perú, el 7 de diciembre de 2022, el presidente Pedro Castillo anunció la disolución del congreso y convocó a nuevas elecciones de inmediato, provocando un intento de golpe de Estado. Posteriormente, fue destituido y detenido. Ese mismo día, la vicepresidenta Dina Boluarte asumió la presidencia del Perú, para cumplir el mandato presidencial restante hasta 2026. Dina Boluarte fue la sexta presidenta que tuvo Perú desde 2018. Sin embargo, Boluarte fue destituida el 10 de octubre de 2025, después de que el Congreso la declarara "moralmente incompetente" en medio de escándalos de corrupción y un aumento de la delincuencia violenta. Fue reemplazada por José Enrique Jerí Oré, entonces presidente del Congreso, quien ejercerá como presidente interino hasta julio de 2026, cuando finalice el mandato original. Esto marca el séptimo cambio de presidente en nueve años, lo que subraya la continua inestabilidad política del Perú. Ninguno de sus cinco antecesores en el cargo logró completar el mandato de cinco años que establece la Constitución y varios expresidentes se encuentran en prisión o procesados en procesos judiciales.

En octubre de 2019, Chile fue escenario de importantes protestas relacionadas con las condiciones económicas que dieron lugar a la declaración del estado de emergencia en varias ciudades importantes. Las protestas en Chile comenzaron a raíz de las críticas sobre la desigualdad social, la falta de educación de calidad, las bajas pensiones, el aumento de los precios y el bajo salario mínimo. Si el malestar social en Chile se intensificara nuevamente, podría provocar retrasos operativos o afectar negativamente la capacidad para operar en Chile.

El 25 de octubre de 2020, Chile aprobó ampliamente un referéndum para redactar nuevamente la constitución a través de una convención constitucional. La elección para seleccionar la convención constitucional de 155 miembros tuvo lugar el 15 y 16 de mayo de 2021. El 4 de julio de 2021, la convención constitucional se reunió por un período de nueve meses, con la posibilidad de una prórroga única de tres meses, para presentar una nueva constitución. La constitución propuesta se finalizó 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 del 62% al 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 redactar nuevamente la nueva constitución propuesta. La segunda constitución propuesta se finalizó 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 del 55% frente al 45% de los votantes.

Chile celebró elecciones presidenciales en noviembre y diciembre de 2025, en las que el candidato de derecha José Antonio Kast obtuvo la presidencia con una amplia mayoría de aproximadamente el 58% de los votos. Se espera que el actual presidente, Gabriel Boric, quien ocupa el cargo desde 2022, permanezca en el cargo hasta la transferencia de la presidencia al presidente electo Kast, prevista

para el 11 de marzo de 2026. Kast, figura política conservadora, ha declarado que su administración pretende reactivar la economía chilena mediante medidas que fomenten la inversión, incluyendo la reducción del impuesto de sociedades. No se puede garantizar que la transición política ni los cambios de política propuestos por la administración chilena entrante no afecten negativamente a los negocios, los resultados operacionales y la situación financiera en Chile.

En Ecuador, Guillermo Lasso fue elegido presidente en 2021, para el período 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 emitió un decreto ejecutivo (Decreto Ejecutivo 741), que ordenó la disolución de la Asamblea Nacional y convocó a elecciones presidenciales y legislativas extraordinarias para completar el período. El 15 de octubre de 2023, Daniel Noboa fue elegido presidente interino de la República del Ecuador para el resto de su mandato, desde noviembre de 2023 hasta el 24 de mayo de 2024. Se convirtió en el presidente más joven elegido por voto popular en la historia del país, con 35 años, y el segundo presidente más joven en la historia del país. En abril de 2025, Noboa fue reelegido para un mandato completo de cuatro años y comenzó su segunda presidencia el 24 de mayo de 2025, que se espera que finalice en 2029.

El 7 de enero de 2024, Adolfo Macías, líder de un importante cartel de la droga en Ecuador, escapó de la prisión. Este hecho reveló fuertes conexiones entre las pandillas que controlan las cárceles del país y funcionarios gubernamentales, y provocó una serie de disturbios y ataques violentos en todo el país, incluidos saqueos, quema de vehículos, tiroteos, explosiones y secuestros de policías y civiles. Como consecuencia, el 8 de enero de 2024, el presidente Noboa declaró un estado de emergencia de 60 días en un intento de controlar la violencia de las pandillas, con el apoyo del ejército. Como consecuencia de la violencia en curso, el presidente Noboa extendió el estado de emergencia por 30 días. Además, el 21 de abril de 2024, se celebró un referéndum constitucional, en el que se aceptaron enmiendas relacionadas con medidas de seguridad reforzadas.

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 aplicado políticas económicas de libre mercado, casi sin intervenciones económicas, no es posible predecir si las políticas que podría adoptar la administración tendrían un impacto negativo en la economía colombiana o en las operaciones comerciales y desempeño financiero. Además, el 29 de octubre de 2023 se celebraron elecciones regionales para elegir gobernadores de los 32 departamentos de Colombia, así como alcaldes y miembros de las juntas administrativas locales del territorio nacional.

El 19 de noviembre de 2023, Javier Milei fue elegido presidente de la República Argentina por un período 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 las empresas públicas estatales, eliminar los subsidios a los servicios públicos y cerrar el Banco Central de Argentina). El Poder Ejecutivo argentino ha promulgado el Decreto No. 70/2023 que contempla varias medidas para reducir el tamaño de la administración pública y el gasto público y des regularizar la economía. Además, el 28 de junio de 2024, el Congreso argentino aprobó la Ley No. 27.742 (la "Ley de Bases") que (i) declaró una emergencia pública por un año en materia administrativa, económica, financiera y energética; (ii) delegó una serie de poderes legislativos al Poder Ejecutivo argentino por el mismo período; y (iii) dispuso una serie de reformas legales, institucionales y tributarias que afectan a varios sectores de la economía. Desde que asumió el cargo, el gobierno se ha enfrentado a un entorno económico complejo. La alta inflación, los persistentes déficits fiscales, los bajos niveles de inversión, las altas tasas de desempleo e informalidad, y la depreciación de la moneda siguen lastrando la economía. Además, el malestar social, las huelgas y la posible escasez de electricidad y gas natural podrían afectar negativamente la actividad industrial y el consumo interno.

La incertidumbre política también sigue siendo un factor de riesgo clave. El 7 de septiembre de 2025, las elecciones legislativas intermedias en la provincia de Buenos Aires dieron la victoria a la oposición, mientras que en las elecciones legislativas intermedias nacionales celebradas el 26 de octubre de 2025, "La Libertad Avanza" obtuvo aproximadamente el 40,7% de los votos nacionales para la Cámara de Diputados y el 42,0% para el Senado. Tras las elecciones nacionales, los mercados financieros argentinos reaccionaron positivamente: el peso se apreció frente al dólar estadounidense, los bonos soberanos subieron y los índices bursátiles registraron ganancias significativas, lo que refleja una mayor confianza de los inversores en la continuidad de las políticas del gobierno. Sin embargo, no se puede garantizar que estas condiciones se mantengan. La oposición política o social a las medidas de reforma del gobierno, los acontecimientos externos adversos o las demoras en la implementación de políticas estructurales podrían revertir estas tendencias y generar volatilidad en los mercados financieros argentinos, lo que afectaría negativamente el acceso al financiamiento internacional, el valor del peso argentino y la estabilidad económica general. Además, el resultado de estas elecciones podría generar cambios en las políticas gubernamentales que podrían afectar el negocio de la Compañía. No se puede garantizar si dichos cambios ocurrirán ni, de ocurrir, estimar su momento ni sus posibles efectos en las operaciones y situación financiera de la Compañía.

Si bien las condiciones en América Latina varían de un país a otro, las reacciones de los clientes de la Compañía a los acontecimientos en América Latina en general pueden resultar en una reducción en el tráfico de pasajeros, lo que podría afectar material y negativamente su situación financiera y los resultados de sus operaciones.

Debido a que los negocios dependen en gran medida de proveedores de servicios externos, el hecho de que estos terceros no desempeñen como se espera, o las interrupciones en las relaciones con estos proveedores o en su prestación de servicios hacia el grupo LATAM,

podrían tener un efecto adverso en la posición financiera y los resultados de las operaciones.

La Compañía ha contratado a un número significativo de proveedores de servicios externos para que desempeñen una gran cantidad de funciones que son fundamentales para los negocios, incluidas las operaciones regionales, la operación de centros de atención telefónica de atención al cliente, la distribución y venta de inventario de asientos de aerolíneas, la provisión de infraestructura y servicios tecnológicos, el desempeño de procesos comerciales, incluidas las compras y la gestión de efectivo, la provisión de mantenimiento y reparaciones de aeronaves, catering, servicios terrestres y la provisión de diversos servicios públicos y el desempeño de las operaciones de abastecimiento de combustible de aeronaves, entre otras funciones y servicios vitales. La Compañía no controla directamente a estos proveedores de servicios externos, aunque celebra acuerdos con muchos de ellos que definen el desempeño esperado del servicio. Sin embargo, cualquiera de estos proveedores de servicios externos puede incumplir materialmente sus compromisos de desempeño del servicio, puede sufrir interrupciones en sus sistemas que podrían afectar sus servicios, o los acuerdos con dichos proveedores pueden rescindirse.

Por ejemplo, las reservas de vuelos realizadas por clientes y/o agencias de viajes a través de Sistemas de Distribución Global ("GDS") de terceros pueden verse afectadas negativamente por interrupciones en las relaciones comerciales con los operadores de GDS o por problemas en las operaciones de los GDS. Estas interrupciones, incluida la falta de acuerdo sobre términos contractuales aceptables cuando los contratos vencen o quedan sujetos a renegociación, pueden provocar que la información de vuelo de las aerolíneas sea limitada o no esté disponible para su visualización, aumentar significativamente las tarifas tanto para la Compañía como para los usuarios de GDS y perjudicar las relaciones con los clientes y las agencias de viajes.

A partir del 1 de mayo de 2023, el grupo LATAM lanzó una Nueva Capacidad de Distribución ("NDC"), 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 donde opera el grupo accedan a su contenido y puedan comprar, reservar y gestionar pedidos. Si bien este canal de distribución mitiga los riesgos de interrupción de los servicios y reduce la dependencia de la tecnología de GDS, no se puede asegurar que el NDC del grupo LATAM funcione sin interrupciones que puedan afectar las operaciones de la Compañía.

El incumplimiento por parte de cualquiera de los proveedores de servicios externos de sus obligaciones de servicio, u otras interrupciones de los servicios, incluidas las de NDC by LATAM, pueden reducir los ingresos y aumentar los gastos o impedir a la Compañía operar los vuelos y brindar otros servicios a los clientes. Además, los negocios, el desempeño financiero y la reputación de la Compañía podrían verse afectados materialmente si sus clientes consideran que los servicios no son confiables o son insatisfactorios.

Los resultados financieros están expuestos a fluctuaciones de divisas.

La Compañía prepara y presenta sus estados financieros consolidados en dólares estadounidenses. El grupo LATAM y sus afiliadas operan en numerosos países y enfrentan el riesgo de variación en los tipos de cambio de moneda extranjera frente al dólar estadounidense o entre las monedas de estos diversos países. Los cambios en el tipo de cambio entre el dólar estadounidense y las monedas de los países en los que opera el grupo podrían afectar negativamente el negocio, la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Compañía. Si el valor del real brasileño, el peso chileno u otras monedas en las que se denominan los ingresos disminuye frente al dólar estadounidense, los resultados de operaciones y la situación financiera de la Compañía se verán afectados. El tipo de cambio del peso chileno, el real brasileño y otras monedas frente al dólar estadounidense puede fluctuar significativamente en el futuro.

Los cambios en las políticas económicas gubernamentales chilenas, brasileñas y de otros países que afecten los tipos de cambio también podrían afectar negativamente el negocio, la situación financiera, los resultados de las operaciones y el retorno a los accionistas de la Compañía sobre sus acciones ordinarias o ADS. La Compañía gestiona activamente el riesgo de tipo de cambio entre el real brasileño y el dólar estadounidense (R$/US$) mediante la celebración de contratos de derivados cambiarios y la realización de operaciones internas para obtener cobertura natural. Para obtener más información, consulte el "Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre el riesgo de mercado: riesgo de variación en los tipos de cambio".

Riesgos ambientales y regulatorios

Las operaciones están sujetas a regulaciones ambientales locales, nacionales e internacionales; los costos de cumplimiento de las regulaciones aplicables, o las consecuencias del incumplimiento, podrían afectar negativamente los resultados, los negocios o la reputación.

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

En 2016, la OACI adoptó una resolución por la que se creaba el Plan de compensación y reducción de carbono para la aviación internacional ("CORSIA"), que proporciona un marco para una medida global basada en el mercado destinada a estabilizar las emisiones de dióxido de carbono ("CO_2") en la aviación civil internacional (es decir, los vuelos

de aviación civil que parten de un país y llegan a otro país). El CORSIA se implementará en fases, comenzando con la participación de los Estados miembros de la OACI de manera 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, CORSIA se enfoca en definir estándares para el monitoreo, reporte y verificación de emisiones de los operadores aéreos, así como en definir pasos para compensar las emisiones de CO_2 después de 2020.

Para cumplir con esta estrategia, el grupo LATAM ha desarrollado estrategias de sostenibilidad enfocadas en el cambio climático y ha tomado diferentes medidas, como la alianza con la fundación Cataruben en Colombia, con los objetivos de compensar el CO_2 a través de la reducción de la deforestación y el cambio a prácticas agrícolas sostenibles, entre otros, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de las comunidades y la protección de la biodiversidad. Además, el grupo cuenta con otras iniciativas en marcha, como la promoción de SAF con los gobiernos locales y el programa de combustibles livianos que busca mejorar la eficiencia del combustible.

Asimismo, marcos como el Sistema de Comercio de Emisiones, tanto en la UE como en el Reino Unido (“EU-ETS” y “UK-ETS”), son regulaciones relacionadas con el mercado europeo, donde las aerolíneas tienen una cantidad preestablecida de emisiones de CO_2 para cada año, que luego se reducen con el tiempo, similar a un sistema de “cap and trade”. Las aerolíneas deben informar y verificar las emisiones relacionadas con este plan y entregar los derechos de emisión asignados a tiempo para cumplir con las normas. En caso de que las operaciones superen las emisiones máximas asignadas, las aerolíneas deben adquirir más en el mercado o pagar la tarifa correspondiente a la autoridad.

La proliferación de regulaciones nacionales e impuestos a las emisiones de CO2 en los países en los que el grupo tiene operaciones domésticas, incluidas las regulaciones ambientales que enfrenta la industria aérea en Colombia, donde se incluyeron límites a los programas de compensación en la Reforma Tributaria de 2022, también pueden afectar el costo de las operaciones y los márgenes.

Además de los riesgos regulatorios y de cumplimiento asociados con las leyes ambientales y los marcos de políticas climáticas, la evolución de las preferencias de los consumidores y las actitudes sociales en relación con la sostenibilidad ambiental podrían, con el tiempo, influir en la demanda de viajes aéreos. Algunos consumidores, especialmente en ciertos mercados, podrían expresar una mayor preocupación por el impacto ambiental de la aviación y mostrar un mayor interés en opciones de viaje alternativas o con menores emisiones, lo que, a largo plazo, podría influir en los patrones de viaje y la demanda de servicios de transporte aéreo. Si bien la demanda mundial de viajes aéreos ha seguido creciendo en general y aún no hay evidencia clara de una disminución significativa de la demanda directamente atribuible a estas tendencias, estas podrían afectar negativamente los ingresos y resultados operativos.

Los negocios pueden verse afectados negativamente por las consecuencias del cambio climático.

Existen riesgos regulatorios asociados a la gestión del cambio climático en el corto y mediano plazo, debido a que, en un esfuerzo desde los distintos países por contribuir a la lucha contra el cambio climático, se tiende a imponer instrumentos económicos como impuestos al carbono o sistemas de comercio de emisiones que buscan regular las emisiones de distintas industrias, incluida la aeronáutica. Estos mecanismos buscan desincentivar el consumo de combustibles fósiles, a través de la imposición de un costo adicional. Sin embargo, en el caso de la industria aérea, especialmente en la región sudamericana, no existe un combustible sustituto viable que permita migrar a otro tipo de combustibles. Los riesgos asociados presentan una oportunidad para trabajar de la mano con los gobiernos pertinentes para implementar políticas públicas que permitan avanzar en la producción de combustibles de aviación sostenibles en la región, promoviendo así la migración de combustibles fósiles y creando políticas e instrumentos pertinentes para industrias como la aeronáutica, que actualmente no cuenta con combustible sustituto disponible en Sudamérica. En el largo plazo, existen riesgos físicos asociados al cambio climático, incluyendo el riesgo de mayor intensidad de fenómenos meteorológicos, como tormentas, tornados, huracanes, inundaciones y otros, que a su vez pueden representar un riesgo para la infraestructura (destinos, aeropuertos) y las comunidades. Como consecuencia, puede ser necesario modificar rutas y destinos, lo que a su vez puede afectar los negocios y resultados de operaciones.

Los negocios están altamente regulados y los cambios en el entorno regulatorio en los diferentes países pueden afectar negativamente los negocios y los resultados de las operaciones.

Los negocios de la Compañía están altamente regulados y dependen sustancialmente del entorno regulatorio de los países en los que el grupo opera o pretende operar. Por ejemplo, los controles de precios sobre las tarifas pueden limitar la capacidad de la Compañía de aplicar de manera efectiva técnicas de maximización de ganancias por segmentación de clientes (“gestión de ingresos por pasajeros”) y ajustar los precios para reflejar las presiones de costos. Los altos niveles de regulación gubernamental pueden limitar el alcance de sus operaciones y sus planes de crecimiento. El posible incumplimiento por parte de las autoridades de aviación de mantener las autorizaciones gubernamentales requeridas, o el incumplimiento por parte de la Compañía de las regulaciones aplicables, puede afectar negativamente a su negocio y los resultados de sus operaciones.

Los negocios, situación financiera y resultados de operaciones pueden verse afectados negativamente por cambios en políticas o regulaciones a nivel federal, estatal o municipal en los países en los que opera el grupo, que involucren o afecten factores tales como:

- tasas de interés;
- fluctuaciones monetarias;
- políticas monetarias;

- inflación;
- liquidez de los mercados de capitales y de préstamos;
- políticas fiscales y de seguridad social;
- normativa laboral;
- escasez y racionamiento de energía y agua; y
- otros acontecimientos políticos, sociales y económicos que se afecten a los Estados Unidos y Sud América, particularmente en Brasil, Chile y Perú, entre otros.

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

La incertidumbre sobre si el gobierno federal brasileño implementará cambios en las políticas o regulaciones que afecten estos u otros factores puede contribuir a la incertidumbre económica en Brasil y a una mayor volatilidad en los mercados de valores brasileños y en los valores emitidos en el extranjero por empresas brasileñas. Estos y otros acontecimientos en la economía brasileña y en las políticas gubernamentales pueden afectar negativamente a la Compañía, a su negocio y a los resultados de sus operaciones, y pueden afectar negativamente el precio de cotización de sus acciones ordinarias y ADS.

También las empresas del grupo están sujetas a acuerdos bilaterales internacionales de transporte aéreo que prevén el intercambio de derechos de tráfico aéreo entre los países donde operan, y deben obtener permiso de los gobiernos extranjeros correspondientes para proporcionar servicio a destinos extranjeros. No puede haber garantía de que dichos acuerdos bilaterales existentes continuarán, o de que puedan obtener más derechos de ruta bajo esos acuerdos para acomodar los planes de expansión futuros. Ciertos acuerdos bilaterales también incluyen disposiciones que requieren una propiedad sustancial o control efectivo. Cualquier modificación, suspensión o revocación de uno o más acuerdos bilaterales podría tener un efecto adverso material en los negocios, situación financiera y resultados de operaciones. La suspensión de los permisos para operar en ciertos aeropuertos o destinos, la incapacidad del grupo para obtener autorizaciones favorables de despegue y aterrizaje en ciertos aeropuertos de alta densidad o la imposición de otras sanciones también podría tener un impacto negativo en los negocios. No es posible estar seguros de que un cambio en la propiedad o el control efectivo o en la administración de las leyes y regulaciones actuales por parte de un gobierno extranjero o la adopción de nuevas leyes y regulaciones no tendrá un efecto adverso material en los negocios, situación financiera y resultados de operaciones.

El grupo está sujetos a leyes y reglamentos anticorrupción, antisoborno, anti lavado de dinero y antimonopolio en Chile, Brasil, Perú, Colombia, Estados Unidos y en los demás países en los que opera. Las violaciones de dichas leyes o reglamentos podrían tener un impacto negativo sustancial en la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

El grupo está sujeto a leyes y reglamentos internacionales contra la corrupción, el soborno, el blanqueo de dinero, la competencia y otras leyes y reglamentos, y está obligado a cumplir con las leyes y reglamentos aplicables de todas las jurisdicciones en las que opera el grupo. Además, está sujeto a reglamentos de sanciones económicas que restringen las relaciones con determinados países, personas y entidades sancionadas. No se puede garantizar que las políticas y los procedimientos internos sean suficientes para prevenir o detectar todas las prácticas inapropiadas, el fraude o las violaciones de la ley por parte de afiliados, empleados, directores, funcionarios, socios, agentes y proveedores de servicios, o que dichas personas no tomen medidas que violen las políticas y procedimientos internos. Cualquier violación de las leyes o reglamentos podría tener un efecto adverso sustancial en los negocios, la reputación, los resultados de las operaciones y la situación financiera.

El grupo está sujeto a riesgos relacionados con litigios y procedimientos administrativos que podrían afectar negativamente los negocios y desempeño financiero en caso de una decisión desfavorable.

La naturaleza de los negocios expone a la Compañía a litigios relacionados con cuestiones laborales, de seguros y seguridad, procedimientos regulatorios, impositivos y administrativos, investigaciones gubernamentales, demandas por agravios y disputas contractuales. Los litigios son inherentemente costosos e impredecibles, lo que dificulta estimar con precisión 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 establecen provisiones contables según se considere necesario, los montos de reserva podrían variar significativamente de los montos que realmente se tengan que pagar debido a las incertidumbres inherentes al proceso de estimación. No se puede asegurar que estos u otros procedimientos legales no afectarán materialmente el negocio. Para obtener más información, consulte el “Punto 8. Información financiera—A. Estados financieros consolidados y otra información financiera—Procedimientos legales y de arbitraje” y la Nota 30 a los estados financieros consolidados auditados incluidos en este informe anual en el Formulario 20-F.

Los rápidos avances tecnológicos y la digitalización podrían generar riesgos en la implementación y el control regulatorio.

A nivel global, se han presentado grandes avances en los procesos de digitalización e innovación tecnológica. Estas nuevas tecnologías podrían generar nuevos riesgos en su implementación que podrían afectar a la Compañía directa o indirectamente. A modo de ejemplo, a inicios de 2022, la implementación del 5G en Estados Unidos impactó

temporalmente las operaciones en ciertos aeropuertos y generó una revisión por parte de la Administración Federal de Aviación ("FAA") sobre los requerimientos específicos para su implementación. Durante los últimos tres años la adopción generalizada y el crecimiento de los sistemas de inteligencia artificial generativa trajeron una innovación y avance significativo en las operaciones. Sin embargo, estas tecnologías también podrían presentar ciertos riesgos que requerirían un marco regulatorio para abordarlos de manera efectiva. Si bien el grupo 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, y pueden necesitar ajustes para cumplir con futuros marcos regulatorios.

De la misma manera, la acelerada 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 impactos, que podrían afectar a la Compañía directa o indirectamente en formas que no se pueden prever.

La reputación y marca podrían verse afectadas negativamente si no se logran avances hacia los objetivos de sostenibilidad ambiental.

La reputación y la marca también podrían verse afectadas negativamente, entre otras cosas, por la falta de progreso y el logro de los objetivos de sostenibilidad medioambiental, así como por la presión pública de los inversores o de los grupos de políticas para cambiar las políticas o por la percepción pública negativa del impacto medioambiental de los viajes aéreos. Por ejemplo, el grupo se ha comprometido a reducir significativamente las emisiones de carbono, con la ambición a largo plazo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2050. Para lograrlo, será necesaria una importante inversión de capital por parte de los fabricantes y otras partes interesadas, ya que no se puede alcanzar estos objetivos a largo plazo utilizando la flota actual, las tecnologías actuales y las fuentes de combustible disponibles. Se continua desarrollando la estrategia climática y el plan de transición; sin embargo, la capacidad para ejecutar dicho plan está sujeta a importantes riesgos e incertidumbres, 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, investigación y desarrollo por parte de los fabricantes y otras partes interesadas, junto con políticas gubernamentales e incentivos para reducir el coste e incentivar la producción de tecnologías que no están disponibles a gran escala. Un daño significativo a la reputación y marca podría tener un efecto material adverso en los negocios y resultados financieros, incluso como resultado de litigios relacionados con cualquiera de estos asuntos.

Riesgos relacionados con el endeudamiento

La Compañía tiene necesidades de liquidez sustanciales y sigue buscando diversas opciones de financiación. Los negocios podrían verse afectados negativamente si la Compañía no puede pagar su deuda o cumplir con sus futuras necesidades de financiación.

La Compañía tiene un alto grado de deuda y obligaciones de pago en virtud de sus contratos de arrendamiento de aeronaves y acuerdos de deuda financiera. La Compañía necesita cantidades significativas de financiación para satisfacer sus necesidades de capital de aeronaves y es posible que necesite financiación adicional para financiar otras necesidades comerciales. No se puede garantizar que la Compañía tendrá acceso a financiación o que será capaz de gestionarla en el futuro en condiciones favorables. Los mayores costos de financiación podrían afectar su capacidad de ampliar o renovar su flota, lo que a su vez podría afectar negativamente a su negocio.

Además, una parte sustancial de los activos de la Compañía está sujeta a gravámenes que garantizan su endeudamiento, incluidos sus bonos y préstamos garantizados. En caso de que la Compañía no realice los pagos de sus bonos y préstamos, la ejecución de los gravámenes por parte de los acreedores podría limitar o poner fin a su capacidad de utilizar la propiedad y el equipo afectados para satisfacer las necesidades operativas y, por lo tanto, generar ingresos. Para obtener más información relacionada con las obligaciones contractuales actuales, consulte el "Punto 5. Análisis operativo y financiero y perspectivas — B. Liquidez y recursos de capital — Fuentes de financiación — Endeudamiento a largo plazo".

Además, las condiciones externas en los mercados financieros y crediticios pueden limitar la disponibilidad de financiamiento o aumentar sus costos, lo que podría afectar negativamente la rentabilidad de la Compañía, su posición competitiva y resultar en menores márgenes de interés neto, ganancias y flujos de efectivo, así como menores retornos sobre el capital de los accionistas y el capital invertido. Los factores que pueden afectar la disponibilidad de financiamiento o causar un aumento en los costos de financiamiento incluyen crisis macroeconómicas globales, reducciones en la calificación crediticia de la Compañía o en la de las emisiones y otras posibles perturbaciones del mercado.

La Compañía tiene una exposición significativa a SOFR y otras tasas de interés flotantes; los aumentos en las tasas de interés aumentarán sus costos financieros y pueden tener efectos adversos en su condición financiera y resultados de operaciones.

Debido a que la publicación de la tasa LIBOR se suspendió el 30 de junio de 2023, la Compañía ha modificado sus contratos de derivados y deuda para reemplazar la tasa LIBOR por la tasa de financiamiento garantizado a un día ("SOFR") como tasa alternativa según lo convenido por el Comité de Tasas de Referencia Alternativas ("ARRC"). La SOFR fluctuará con las condiciones cambiantes del mercado y, a medida que la SOFR aumente, los gastos de intereses aumentarán automáticamente, lo que podría tener un efecto adverso en sus costos totales de financiamiento. Al 31 de diciembre de 2025, la deuda a tasa de interés variable de la Compañía ascendía a US$ millones.

Es posible que no se puedan ajustar adecuadamente los precios para compensar cualquier aumento en los costos de financiamiento, lo que tendría un efecto adverso en los resultados operativos. Si no se pueden ajustar adecuadamente los precios, los ingresos podrían no ser suficientes para compensar los pagos incrementados

adeudados en virtud de los préstamos de la Compañía y esto afectaría negativamente su situación financiera y los resultados operativos. Además, no hay garantía de que SOFR u otras tasas de reemplazo para LIBOR mantengan la aceptación del mercado. Consulte también los comentarios del riesgo de tasa de interés en el "Punto 11. Divulgaciones cuantitativas y cualitativas sobre riesgo de mercado: riesgo de fluctuaciones en las tasas de interés".

Los contratos de deuda de la Compañía contienen diversos compromisos afirmativos, negativos y financieros que podrían limitar su capacidad para llevar adelante los negocios. El incumplimiento de ciertos compromisos negativos también podría desencadenar un evento de incumplimiento y la aceleración de su endeudamiento.

Algunos de los instrumentos de deuda de la Compañía, incluyendo (i) Bonos Senior Garantizados al 7,875% con vencimiento en 2030 (los "Bonos 2030") y (ii) Bonos Senior Garantizados al 7,625% con vencimiento en 2031 (los "Bonos 2031"), contienen un índice de cobertura de activos y ciertas limitaciones a la incurrencia de endeudamiento adicional por parte de la Compañía y de sus filiales. Una disminución en este índice de cobertura, incluso debido a factores que están fuera de su control, podría requerir que la Compañía presente garantías adicionales, desencadenar un aumento en las tasas de interés anuales estipuladas en sus diversos instrumentos de deuda o un evento de incumplimiento. Los fondos de los Bonos 2031 se utilizaron para pagar en su totalidad los bonos garantizados pendientes de la Compañía por US$ millones al 13,375% con vencimiento en 2029 (los "Bonos 2029"). Los Bonos 2029 se emitieron como parte de la financiación de salida del Capítulo 11 de la Compañía. Los Bonos 2031 cuentan con la misma garantía que los Bonos 2030 en circulación. Además, prácticamente todas las garantías asociadas con el negocio de carga del grupo LATAM han sido liberadas, de acuerdo con las condiciones previamente divulgadas. Los Bonos 2031 se ofrecieron exclusivamente a compradores institucionales calificados en Estados Unidos y a personas no estadounidenses, al amparo de las exenciones aplicables, y no se registraron bajo las leyes de valores estadounidenses.

El cumplimiento de algunos de los convenios de los contratos de deuda de la Compañía y otros convenios restrictivos que puedan estar incluidos en futuros contratos de deuda podría limitar su capacidad para operar los negocios y aprovechar oportunidades comerciales que sean de interés a largo plazo. Véase la Nota 31 de sus estados financieros consolidados auditados.

Si bien los convenios de los contratos de deuda de la Compañía están sujetos a importantes excepciones y calificaciones, si la Compañía no los cumple y no puede obtener una exención o enmienda, refinanciar la deuda sujeta a estos convenios o tomar otras medidas de mitigación, se produciría un evento de incumplimiento. Estos acuerdos también contienen otros eventos de incumplimiento habituales para tales financiaciones. Si se produjera un evento de incumplimiento, los prestamistas o tenedores de bonos podrían, entre otras cosas, declarar los montos pendientes vencidos y pagaderos y, cuando corresponda y sujeto a los términos de los acuerdos de garantía pertinentes, recuperar la garantía, incluidas aeronaves u otros activos valiosos. Además, un evento de incumplimiento o aceleración del endeudamiento bajo un acuerdo podría resultar en un evento de incumplimiento bajo otros instrumentos de deuda de la Compañía. La aceleración de un endeudamiento significativo podría requerir que la Compañía busque renegociar, reembolsar o refinanciar las obligaciones bajo sus acuerdos de deuda, y no hay garantía de que dichos esfuerzos de renegociación o refinanciamiento tengan éxito.

Riesgos relacionados con las acciones ordinarias y ADRs

Los principales accionistas de la Compañía pueden tener intereses diferentes a los de los tenedores de ADSs.

Al 31 de diciembre de 2025, los principales accionistas de la Compañía poseían, en conjunto, el 46% de sus acciones ordinarias. Cada uno de estos accionistas podría tener intereses que pueden diferir de los de otros accionistas, incluidos los tenedores de ADS de la Compañía.

La percepción del mercado de una oferta secundaria podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de las acciones ordinarias y ADR de la Compañía.

Una porción de las acciones ordinarias de la Compañía está en manos de los accionistas indicados en el Punto 7, y firmantes del RRA, quienes pueden iniciar una oferta secundaria. Aproximadamente el 26% de las acciones ordinarias de la Compañía está en manos de accionistas que han acordado entre ellos o como parte de la suscripción de las notas convertibles Serie H de la Compañía y la conversión de las mismas en acciones ordinarias de la Compañía no vender dichas acciones hasta noviembre de 2026 (las "Limitaciones a la Venta a Largo Plazo"). Sin embargo, las Limitaciones a la Venta a Largo Plazo podrían ser enmendadas, eximidas o modificadas de otro modo en la mayoría de los casos sin el consentimiento o conocimiento de los inversores. En consecuencia, si bien cualquier acción puede venderse en cualquier momento, la percepción del mercado de una posible venta a gran escala de las acciones ordinarias de la Compañía podría crear una presión a la baja sobre el precio de mercado de sus ADS.

En el futuro, la Compañía también podrá emitir acciones ordinarias adicionales si necesita captar capital, lo que podría constituir una parte importante de sus acciones ordinarias emitidas y en circulación en ese momento. Cualquier emisión de este tipo puede diluir la participación accionaria en la Compañía si no se ejercen los derechos de preferencia de manera oportuna y tener un impacto adverso en el precio de los ADS o de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS.

El precio de mercado de los ADSs puede ser volátil, lo que podría provocar que el valor de su inversión disminuya.

● Numerosos factores, muchos de los cuales escapan al control de la Compañía, podrían tener un impacto significativo en el precio de mercado de los ADSs o de las acciones ordinarias subyacentes. Estos riesgos incluyen los descritos o mencionados en esta sección de «Factores de Riesgo», así como, entre otros:

● del desempeño operacional y financiero y las perspectivas;

● la capacidad para pagar las deudas;

● acceso a los mercados financieros y de capital para refinanciar la deuda o reemplazar las líneas de crédito existentes;

● las percepciones de los inversores sobre la Compañía y la industria y los mercados en los que opera;

● la política de dividendos y asignación de capital de la Compañía;

● ventas futuras de acciones o valores relacionados con acciones de la Compañía;

● anuncios de terceros sobre reclamaciones o procedimientos importantes contra la Compañía;

● cambios en las estimaciones de ganancias o recomendaciones de compra/venta de los analistas, o resultados que varíen de ellas; y

● condiciones generales financieras, internas, económicas y otras del mercado.

Todos estos factores podrían afectar considerablemente el precio de los ADSs o de las acciones ordinarias subyacentes. El precio de mercado de los ADSs podría caer por debajo de su precio de adquisición inicial, y es posible que no pueda venderlos al mismo precio que pagó o a un precio superior, o incluso no pueda venderlos.

Además, las acciones ordinarias de la Compañía cotizan en la Bolsa de Comercio de Santiago (SSE) y en la Bolsa Electrónica de Valores (ESE), ambas en Chile. Los mercados de valores chilenos son considerablemente más pequeños, menos líquidos y más volátiles que los principales mercados de valores de Estados Unidos. Los mercados de valores chilenos pueden verse significativamente afectados por la evolución de otros mercados emergentes, en particular otros países de Latinoamérica. Por consiguiente, si bien usted tiene derecho a retirar las acciones ordinarias subyacentes a los ADSs del depositario en cualquier momento, su capacidad para vender dichas acciones en la cantidad, precio y momento que desee puede verse sustancialmente limitada. Este mercado de negociación limitado podría aumentar la volatilidad de los precios de los ADSs o de las acciones ordinarias subyacentes, lo que también podría generar una disparidad entre los precios de cotización de ambos.

Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por sus derechos de voto limitados.

Los titulares de ADS pueden ejercer sus derechos de voto con respecto a las acciones ordinarias representadas por ADS únicamente de conformidad con el contrato de depósito que rige las ADS. Los titulares de ADS enfrentarán limitaciones prácticas para ejercer sus derechos de voto debido a los pasos adicionales que implican las comunicaciones de la Compañía con los titulares de ADS. Para ejercer sus derechos de voto, los titulares de ADS deben instruir al depositario de ADS en forma oportuna sobre cómo desean votar. De acuerdo con los términos del contrato de depósito, si los titulares de ADS no proporcionan a JP Morgan Chase Bank, N.A., en su calidad de depositario de las ADS, instrucciones oportunas sobre la votación de las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS, se considerará que el depositario ha recibido instrucciones para otorgar a una persona designada por el directorio el derecho discrecional de votar esas acciones ordinarias. La persona designada por el directorio para ejercer este derecho de voto discrecional puede tener intereses que estén alineados con algunos de los principales accionistas de la Compañía, que pueden diferir de los de sus otros accionistas. Históricamente, el directorio de la Compañía ha designado a su Presidente para ejercer este derecho, pero no hay garantía de que lo haga en el futuro. Los miembros del directorio elegidos por los accionistas en 2024 designaron al señor Ignacio Cueto para ejercer este cargo. El señor Cueto es miembro del Grupo Cueto, uno de los principales accionistas de la Compañía.

Los tenedores de ADS pueden verse afectados negativamente por las devaluaciones monetarias y las fluctuaciones del tipo 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 el depositario realice sobre ellos podría verse afectado negativamente. Las distribuciones en efectivo realizadas con respecto a los ADS son recibidas por el depositario (representado por el banco custodio en Chile) en pesos, convertido por el banco custodio a dólares estadounidenses al tipo de cambio vigente en ese momento y distribuidas por el depositario a los tenedores de los ADR que evidencian esos ADS. Además, el depositario incurrirá en costos de conversión de moneda extranjera (que serán asumidos por los tenedores de los ADR) en relación con la conversión de moneda extranjera y la posterior distribución de dividendos u otros pagos con respecto a los ADS.

Los cambios futuros en los controles de inversión extranjera chilena y las retenciones de impuestos podrían afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en acciones de la Compañía.

Las inversiones de capital en Chile por parte de residentes no chilenos han estado sujetas en el pasado a diversas regulaciones de control de cambio que rigen la repatriación de inversiones y las ganancias derivadas de las mismas. Si bien no están vigentes actualmente, las regulaciones del Banco Central de Chile han impuesto en el pasado tales controles de cambio. No obstante, los inversionistas extranjeros o custodios (según corresponda, ya sea que las inversiones se realicen directamente o a través de dicho custodio) aún deben proporcionar al Banco Central de Chile información relacionada con las inversiones de capital de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Compendio de Normas de Cambios Internacionales del Banco Central de Chile con sus modificaciones periódicas, incluida la modificación que entrará en vigor el 1 de enero de 2026 como resultado de la resolución adoptada por el Consejo del Banco Central de Chile en su sesión del 25 de enero de 2024. Si bien el custodio del depositario de ADS es actualmente responsable de proporcionar dicha información con respecto al programa de ADS al Banco Central de Chile, no es posible predecir qué información los reguladores chilenos pueden requerir de los tenedores de ADS en el futuro. Además, cualquier cambio en las retenciones de impuestos podría afectar negativamente a los residentes no chilenos que inviertan en acciones de la Compañía.

La Compañía no puede asegurar que no se impondrán ni exigirán en el futuro restricciones chilenas adicionales aplicables a los tenedores de ADS, a la enajenación de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS o a la repatriación de los ingresos provenientes de una adquisición, una enajenación o un pago de dividendos, ni puede realizar una evaluación en cuanto a la duración o el impacto, si se impusieran o exigieran tales restricciones. Para obtener más información, consulte el "Punto 10. Información Adicional — D. Controles Cambiarios — Inversión Extranjera y Controles Cambiarios en Chile".

Es posible que los tenedores de ADS no puedan ejercer derechos de preferencia en determinadas circunstancias.

La Ley de Sociedades de Chile exige que las sociedades chilenas ofrezcan a los accionistas existentes el derecho a suscribir una cantidad suficiente de acciones para mantener su porcentaje actual de propiedad en una sociedad cuando dicha sociedad emita nuevas acciones a cambio de efectivo, sujeto a ciertas excepciones. Conforme a este requisito, la Compañía ofrecerá derechos de preferencia al depositario como propietario registrado de las acciones ordinarias subyacentes a los ADS, pero los tenedores de ADS y los accionistas ubicados en los Estados Unidos no podrán ejercer derechos de preferencia con respecto a nuevas emisiones de acciones por parte de la Compañía a menos que una declaración de registro conforme a la Ley del Mercado de Valores esté vigente con respecto a esas acciones ordinarias o esté disponible una exención de los requisitos de registro conforme a la misma.

En la medida en que un tenedor de ADS de la Compañía no pueda ejercer sus derechos de preferencia porque no se haya presentado una declaración de registro, el depositario puede intentar vender los derechos de preferencia del tenedor en Chile y distribuir el producto neto de la venta, neto de los honorarios y gastos del depositario, al tenedor, siempre que exista un mercado secundario para esos derechos y se pueda reconocer una prima sobre el costo de la venta. Se puede esperar que se desarrolle un mercado secundario para la venta de derechos de preferencia si el precio de suscripción de las acciones del capital social de la Compañía al momento del ejercicio de los derechos es inferior al precio de mercado vigente de las acciones de su capital social. Sin embargo, la Compañía no puede asegurar que se desarrollará un mercado secundario de derechos de preferencia en relación con cualquier emisión futura de acciones de su capital social o que, si se desarrolla un mercado, se pueda reconocer una prima sobre su venta. Los montos recibidos a cambio de la venta o cesión de derechos de preferencia relacionados con acciones del capital social de la Compañía estarán sujetos a impuestos en Chile y en los Estados Unidos. La incapacidad de los titulares de ADS de ejercer derechos de preferencia con respecto a las acciones ordinarias subyacentes a sus ADS podría dar lugar a un cambio en su porcentaje de propiedad de las acciones ordinarias tras una oferta de derechos de preferencia. Si no se desarrolla un mercado secundario para la venta de derechos de preferencia y dichos derechos no pueden venderse, expirarán y un titular de ADS de la Compañía no obtendrá ningún valor de la concesión de los derechos de preferencia. En cualquier caso, la participación accionaria de un titular de ADS en la Compañía se diluirá proporcionalmente.

La Compañía no está obligada a revelar tanta información a los inversores como lo está un emisor estadounidense y, como resultado, los inversores pueden recibir menos información sobre la Compañía que la que recibirían de una empresa estadounidense comparable.

Los requisitos de divulgación corporativa que se aplican a la Compañía pueden no ser equivalentes a los requisitos de divulgación que se aplican a una empresa estadounidense y, como resultado, los inversores pueden recibir menos información sobre la Compañía que la que recibirían de una empresa estadounidense comparable. La Compañía está sujeta a los requisitos de información de la Ley de Bolsa de Valores de 1934, con sus modificaciones (la "Ley de Bolsa"). Los requisitos de divulgación aplicables a los emisores extranjeros bajo la Ley de Bolsa son más limitados que los requisitos de divulgación aplicables a los emisores estadounidenses. La información disponible públicamente sobre los emisores de valores que cotizan en las bolsas de valores chilenas también proporciona menos detalles en ciertos aspectos que la información publicada regularmente por las empresas que cotizan en los Estados Unidos o en algunos otros países. Además, existe un nivel menor de regulación del mercado de valores chileno y de las actividades de los inversores 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. Para obtener más información, consulte el "Punto 16G. Gobierno corporativo".

Los accionistas pueden tener menos derechos y derechos menos definidos, comparado a que si fueran propietarios de acciones de una empresa en los Estados Unidos.

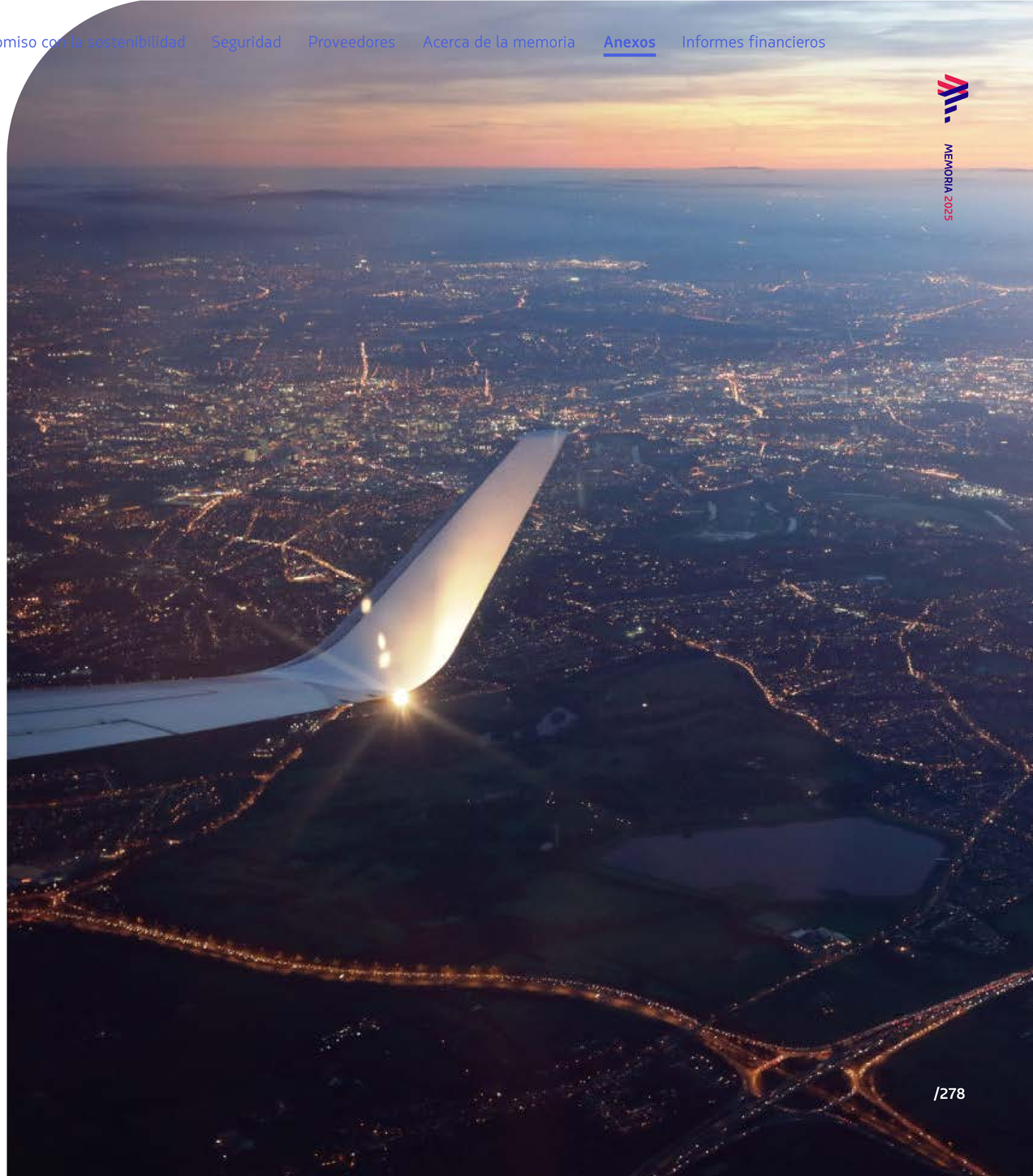
Los asuntos corporativos de la Compañía se rigen por sus estatutos y las leyes de Chile. Bajo dichas leyes, los accionistas de la Compañía podrían tener menos derechos o estar menos definidos que los que tendrían como accionistas de una sociedad constituida en una jurisdicción estadounidense. Los titulares de ADS no tienen derecho a asistir directamente a las juntas de accionistas y, si se les otorga el derecho a voto, solo podrán hacerlo a través del depositario de ADSs.

Según la legislación chilena, para poder votar en la junta de accionistas, los accionistas deben estar inscritos en el registro de accionistas de la Compañía a la medianoche del quinto día hábil anterior a la misma. Los titulares de ADSs no podrán cumplir con este requisito y, por lo tanto, no tendrán derecho a votar en las juntas, ya que las acciones subyacentes a los ADSs estarán registradas a nombre del depositario. Si bien los titulares de ADSs tienen derecho a instruir al depositario sobre cómo votar las acciones representadas por los ADSs, de conformidad con los procedimientos establecidos en el Contrato de Depósito, no podrán votar directamente en la junta ni designar un apoderado para ello. En ciertos casos, un apoderado discrecional podrá votar las acciones de la Compañía subyacentes a los ADS si los titulares de ADS no instruyen al depositario sobre la votación.

Demandas contra la Compañía interpuestas fuera de Chile, o quejas contra la Compañía basadas en conceptos jurídicos extranjeros, pueden resultar infructuosas.

La Compañía es una sociedad anónima abierta constituida bajo las leyes de la República de Chile. La mayoría de sus directores y ejecutivos residen fuera de Estados Unidos, incluido Chile. La totalidad o una parte sustancial de sus activos se encuentran fuera de Estados Unidos. Por lo tanto, si alguno de sus accionistas o titulares de ADSs interpusiera una demanda contra sus ejecutivos o directores en Estados Unidos, podría resultarles difícil notificarlos en dicho país. Asimismo, podría resultarles difícil hacer cumplir las sentencias dictadas en tribunales estadounidenses, con base en las disposiciones de responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos.

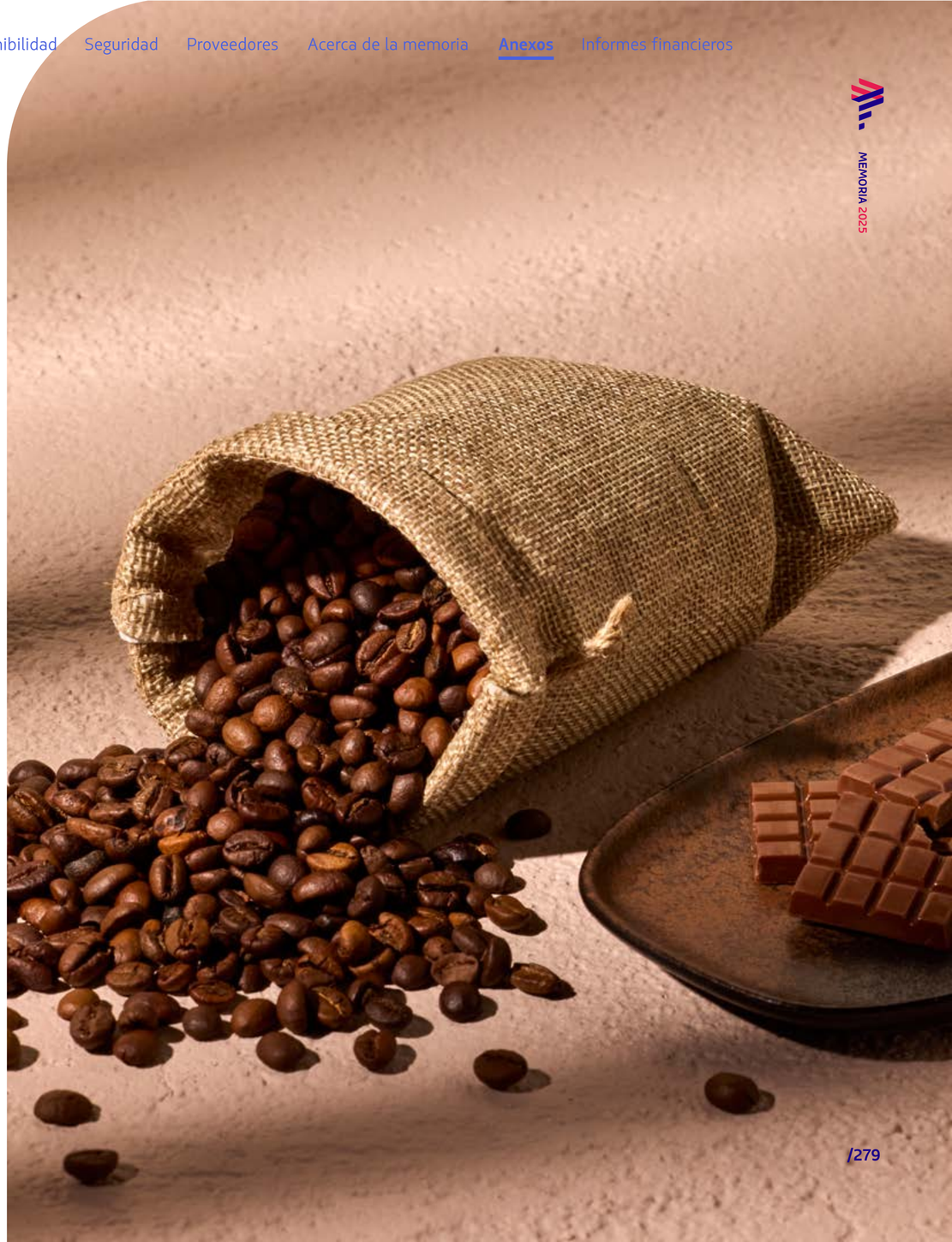
Además, no existe ningún tratado entre Estados Unidos y Chile que prevea la ejecución recíproca de sentencias extranjeras. Sin embargo, los tribunales chilenos han ejecutado sentencias dictadas en Estados Unidos, siempre que el tribunal chileno determine que el tribunal estadounidense respetó los principios básicos del debido proceso y el orden público. No obstante, existen dudas sobre si se podría interponer con éxito una acción en Chile basándose únicamente en las disposiciones sobre responsabilidad civil de las leyes federales de valores de Estados Unidos.



PROVEEDORES

Indicadores de compras sostenibles

Criterio	***2025***
Porcentaje de proveedores específicos que han firmado el código de conducta de proveedores	*100%*
Porcentaje de proveedores específicos con contratos que incluyen cláusulas sobre requisitos medioambientales, de prácticas laborales y derechos humanos	*100%*
Número de proveedores específicos cubiertos por una evaluación de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE)	*0*
Porcentaje de todos los compradores que recibieron formación sobre compras sostenibles	*0%*



COMPROMISO CON LA SOSTENIBILIDAD

Gestión ambiental

Alcance de la información

Unidad	2022	2023	2024	2025
Combustible de aviación — operación aérea%	100	100	100	100
Combustible— fuentes fijas				
Diesel%	100	96	100	100
Gas natural%	100	N/A	N/A	N/A
Gasolina%	100	100	100	100
GLP%	100	100	100	100
Combustible — fuentes móviles				
Diesel%	96	98	96	96
Gasolina%	96	100	96	96
GLP%	100	N/A	96	100
Gases refrigerantes (varios)%	100	100	100	100
Electricidad%	100	100	100	100
Transporte en otras líneas aéreas (combustible de aviación)%	100	100	100	100

Verificación y Certificación del Sistema de Gestión Ambiental (SGA) del grupo LATAM en 2025

Certificación / Auditoría / Verificación	Cobertura (%)[1]	Descripción
Mediante Normas internacionales (por ejemplo, ISO 14001, JIS Q 14001 y certificación EMAS, etc).	98,8%	El grupo LATAM mantiene su Sistema de Gestión Ambiental certificado bajo los estándares ISO 14001 e IEnvA en operaciones ubicadas en Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Brasil y Estados Unidos. En Estados Unidos, la certificación ISO 14001 cubre las actividades de transporte aéreo de carga y mantenimiento de aeronaves, incluyendo operaciones corporativas, actividades en tierra, mantenimiento, carga y almacenamiento.
De Terceros por parte de empresas especializadas	1,2%	
De forma Interna por parte de especialistas de la propia empresa desde la sede central.		El grupo LATAM cuenta con certificación IEnvA en cinco países, cubriendo nueve operadores. IEnvA es un programa de certificación desarrollado por IATA y alineado con estándares internacionales como ISO 14001, que evalúa de manera independiente el desempeño ambiental de los operadores de la industria aérea. Adicionalmente, el grupo realiza auditorías internas y revisiones periódicas para asegurar el mantenimiento y mejora continua del Sistema de Gestión Ambiental en las distintas operaciones.

Nota: La cobertura total no supera el 100%. En caso de múltiples certificaciones o tipos de verificación, se prioriza la certificación bajo normas internacionales, seguida de la verificación de terceros y, finalmente, la verificación interna.

Rentabilidad de las inversiones ambientales

	Unidad	2025
Inversiones de capital	US$	3.531.792
Gastos de operación	US$	20.133.023
Gastos totales	US$	23.664.815
Ahorro, reducción de costos, generación de ingresos e incentivos fiscales, entre otros.	US$	733.570
% de operaciones cubiertas		100%

Explicación de la tendencia de datos:
El aumento del presupuesto en 2025 se explica principalmente por la incorporación progresiva de combustibles sostenibles de aviación (SAF), en respuesta a nuevas exigencias regulatorias y a los compromisos climáticos del Grupo. Asimismo, el monto contempla obligaciones asociadas a medidas basadas en el mercado incluyendo esquemas de compensación y cumplimiento regulatorio de carbono, procesos de verificación climática y la integración de iniciativas de gestión de residuos y economía circular.
Este incremento refleja la internalización gradual de los costos vinculados a la transición climática y el fortalecimiento continuo de la gestión ambiental del Grupo.

Gestión del cambio climático

NCG 519: 3.1.II MARCO DE GOBERNANZA, 3.6.II, 3.6.IV GESTIÓN DE RIESGOS
SASB TR-AL-110A.2

TCFD / IFRS S2

El grupo LATAM utiliza las recomendaciones del TCFD como marco para estructurar la divulgación de gobernanza, estrategia, gestión de riesgos y métricas climáticas.

Las matrices de riesgos físicos y de transición desarrolladas a partir del ejercicio realizado en 2023 se encuentran en proceso de actualización, con el objetivo de alinearlas progresivamente con los requerimientos de las normas IFRS S1 e IFRS S2.

Los riesgos de transición ya se encuentran incorporados en el sistema corporativo de gestión de riesgos, mientras que los riesgos físicos continúan siendo analizados para su integración gradual en dicho sistema.

Este enfoque permite evaluar de manera estructurada los impactos potenciales del cambio climático en el modelo de negocio, la operación y la posición financiera del grupo.

Gobernanza

La supervisión de los riesgos y oportunidades asociados a la gestión del cambio climático lo revisa el Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio, en coordinación con el sistema corporativo de gestión de riesgos, donde se integran los riesgos físicos y de transición.

A nivel ejecutivo, la implementación de la estrategia climática es liderada por los equipos de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad, que reporta al CEO y al Comité Ejecutivo. Los avances y riesgos relevantes son reportados periódicamente al Directorio.

Los indicadores de desempeño climático forman parte de los esquemas de compensación variable de ejecutivos clave.

Organigrama de Gobernanza de Riesgos y Oportunidades Climáticas – Grupo LATAM

DIRECTORIO

Supervisión de la estrategia y riesgos climáticos

↓

COMITÉ DE ESTRATEGIA Y SOSTENIBILIDAD

Supervisión ESG y revisión de metas y riesgos climáticos

↓

COMITÉ EJECUTIVO (CEO + VPs)

Implementación estratégica y decisiones operacionales

↓

DIRECCIÓN DE ASUNTOS CORPORATIVOS Y SOSTENIBILIDAD

Liderazgo de la estrategia climática y coordinación ESG con las filiales

↓

EQUIPOS Y FILIALES

Implementación local y gestión operativa

Estrategia

Desde 2023, el grupo LATAM realiza análisis de escenarios climáticos para identificar y evaluar riesgos y oportunidades asociados al cambio climático. Este ejercicio permitió priorizar 12 riesgos y oportunidades relevantes, a partir de un análisis inicial de más de 50 factores.

Los resultados del análisis constituyen la base para la estructuración de la divulgación bajo el marco TCFD y para la integración progresiva de riesgos climáticos en la gestión.

HORIZONTE DE TIEMPO	CANTIDAD DE AÑOS
Corto plazo	*1-3 años*
Mediano plazo	*2030*
Largo plazo	*2050*

Nota: El horizonte de corto plazo fue definido en 2023 en el marco del ejercicio TCFD. El grupo continuará ajustando sus definiciones temporales en coherencia con la adopción progresiva de IFRS S1 e IFRS S2.

El grupo LATAM incorpora los factores climáticos en sus planes estratégicos, abordando tanto riesgos físicos, y eventos climáticos extremos, como oportunidades de transición, derivadas de los cambios regulatorios hacia una economía baja en carbono. Para ello, implementa estrategias de mitigación y adaptación que incluyen tecnologías sostenibles, optimización operativa y colaboración con partes interesadas.

Además, el grupo LATAM realiza análisis de escenarios climáticos para evaluar su resiliencia y anticipar impactos en sus operaciones y finanzas. Este enfoque le permite desarrollar planes de contingencia y aprovechar oportunidades emergentes, consolidando su adaptación y fortaleciendo su compromiso con la sostenibilidad.

Resumen de la evaluación de escenarios climáticos para los principales riesgos físicos y de transición, así como las oportunidades identificadas.

Riesgo	Tipo de Riesgo	Descripción del riesgo	Horizonte de tiempo	Impacto para las empresas
Temperaturas extremas	*Físico*	*Debido al calentamiento global, las temperaturas extremas son cada vez más frecuentes y severas, a causa del aumento de gases de efecto invernadero (GEI) que atrapan el calor en la atmósfera, afectando el rendimiento de las aeronaves y la integridad de las infraestructuras.*	*Corto: Bajo* *Medio: Medio* *Largo: Alto*	*En el ámbito operativo, el aumento de las temperaturas podría imposibilitar el despegue de aeronaves en pistas que no son lo suficientemente largas, además de acelerar el deterioro del asfalto. Este fenómeno, combinado con la disminución de la densidad del aire, afecta la capacidad de carga de los aviones, lo que se podría traducir en un impacto económico para el grupo LATAM. Asimismo, en las oficinas, un incremento en las temperaturas implica un mayor consumo de energía debido al uso intensivo de sistemas de aire acondicionado.* *Según las proyecciones climáticas, los aeropuertos Viru Viru (Bolivia), y Adolfo Suárez Madrid-Barajas (España) enfrentarán un incremento de más de 3 °C en sus temperaturas máximas anuales para 2050, en comparación con el periodo histórico. Este escenario subraya la necesidad de una planificación estratégica y de inversiones en infraestructura que permitan mitigar estos efectos.*
Inundaciones costeras	*Físico*	*Las inundaciones costeras ocurren principalmente debido al aumento del nivel del mar. Este es un efecto directo del cambio climático, causado por el derretimiento de glaciares y capas de hielo, así como por la expansión térmica del agua a medida que los océanos se calientan.*	*Corto: Muy bajo* *Medio: Muy bajo* *Largo: Muy bajo*	*Uno de los principales desafíos es la interrupción del servicio y el impedimento de acceso a los aeropuertos, que afecta tanto a pasajeros como a trabajadores. Además, los daños potenciales a la infraestructura aeroportuaria, incluyendo aeronaves e instalaciones, pueden resultar en una significativa afectación comunicacional y en elevados costos de reparación.* *Las proyecciones climáticas indican que los aeropuertos Santos Dumont (Brasil) y José Joaquín de Olmedo (Ecuador) enfrentan un riesgo creciente de inundaciones, con niveles estimados entre 5 y 10 cm.*
Inundaciones fluviales	*Físico*	*Aumento en las precipitaciones y eventos de lluvias intensas. Cambios en los patrones de lluvia debido al cambio climático, afectando el drenaje y aumentando el riesgo de inundaciones.*	*Corto: Bajo* *Medio: Bajo* *Largo: Bajo*	*Mismos impactos que se indican para inundaciones costeras. Sobre las proyecciones, se prevé que 40 aeropuertos sufran alguna inundación en un radio de 5 km, y que 11 de ellos superen los 10 cm de inundación.*
Lluvias torrenciales	*Físico*	*Alteraciones en el ciclo hidrológico, que se deben al calentamiento global que modifica los sistemas de presión y viento, afectando las lluvias.*	*Corto: Alto* *Medio: Bajo* *Largo: Moderado*	*Las lluvias torrenciales representan un desafío para las operaciones del grupo LATAM, debido a su capacidad para causar inundaciones localizadas de aguas superficiales. Estos eventos pueden provocar significativos problemas y retrasos en las operaciones, además de dificultar el acceso a los aeropuertos tanto para trabajadores como para pasajeros. Las proyecciones indican que la cantidad de aeropuertos expuestos a riesgos moderados y altos de inundación aumentará entre 2030 y 2050, intensificando la necesidad de una preparación adecuada.*
Tormenta eléctrica	*Físico*	*Cambios en los patrones climáticos globales pueden incrementar la frecuencia e intensidad de tormentas. Esto se debe al calentamiento de los océanos y de la atmósfera, lo cual genera más energía para ello.*	*Corto: Alto* *Medio: Moderado* *Largo: Moderado*	*Las tormentas eléctricas pueden representar un riesgo para la salud y la seguridad del personal aéreo y terrestre del grupo LATAM, así como para la continuidad de las operaciones. Según las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI, por sus siglas en inglés), es necesario suspender las operaciones cuando se detecten rayos en un radio de 5 km del aeropuerto, lo que puede causar interrupciones operativas.* *Para 2050, se espera que los aeropuertos en las Islas Galápagos (Ecuador) y Junín (Perú) enfrenten un riesgo elevado de tormentas eléctricas, con aumentos significativos proyectados también para otros aeropuertos de la región, como en Colombia y el Ecuador continental.*

Riesgo	Tipo de Riesgo	Descripción del riesgo	Horizonte de tiempo	Impacto para las empresas
Vientos fuertes	*Físico*	*Los vientos fuertes pueden ser consecuencia de tormentas severas, frentes fríos, o ciclones tropicales que se intensifican con el calentamiento global, que afecta los patrones de circulación atmosférica, lo que puede intensificar los sistemas de baja presión y aumentar la velocidad de los vientos.*	*Corto: Muy bajo* *Medio: Bajo* *Largo: Bajo*	*Los vientos fuertes pueden representar un desafío para los centros de operaciones del grupo LATAM, pudiendo causar daños a las infraestructuras aeroportuarias y, en algunos casos, llevar al cese temporal de las operaciones en tierra. Estos eventos no solo incrementan los costos de reparaciones y de nuevas infraestructuras, sino que también afectan la puntualidad y seguridad de los vuelos, con impactos directos en el despegue de aeronaves, así como en retrasos y cancelaciones. Se prevé que el número de aeropuertos expuestos a este riesgo permanezca estable de 2030 a 2050.*
Tormenta (ciclones tropicales)	*Físico*	*Sistemas de baja presión que necesitan de una combinación de condiciones atmosféricas específicas, como alta humedad, vientos ligeros en los niveles superiores de la atmósfera y temperaturas del mar cálidas, para desarrollarse y fortalecerse.*	*Corto: Moderado* *Medio: Muy bajo* *Largo: Muy bajo*	*Los ciclones tropicales presentan un desafío para el grupo LATAM, con el potencial de causar daños extensos a la infraestructura de oficinas y aeropuertos. Estos eventos extremos pueden resultar en un aumento considerable de los costos debido a reparaciones necesarias o la construcción de nuevas infraestructuras. Además, pueden afectar el rendimiento de los motores de las aeronaves, lo que incrementa los requisitos de mantenimiento y, en consecuencia, los costos operativos.* *La interrupción del suministro de combustibles es otro riesgo crítico asociado, lo que puede aumentar los costos operativos y de suministro dentro de la cadena de valor del combustible.*
Turbulencia de aire claro	*Físico*	*Es un fenómeno que ocurre en cielos despejados, lejos de cualquier formación de nubes o tormentas. Este se produce cuando hay variaciones repentinas en la velocidad del viento a diferentes altitudes, lo que genera corrientes de aire inestables y turbulentas.* *En efecto, en el Atlántico Norte, los modelos concluyen que por cada 1 °C de aumento de la temperatura global, se prevé que las turbulencias moderadas aumenten un 14% en otoño y verano, y un 9% en invierno y primavera.*	*Corto: Incierto* *Medio: Incierto* *Largo: Alto*	*Las turbulencias de aire claro presentan un desafío para el grupo LATAM, especialmente en términos de daños a las aeronaves, lo que podría resultar en desvíos y cambios de rutas. Estos ajustes operativos no solo aumentan las interrupciones, sino que también elevan los costos operativos y de seguros. Además, existe un riesgo significativo para la salud y seguridad de los pasajeros y la tripulación, lo cual podría impactar negativamente en la reputación del grupo LATAM.* *Con el aumento proyectado de la temperatura máxima anual en Nueva York (Estados Unidos) en casi 2,5 °C para 2050, se anticipa que los vuelos desde y hacia esta ciudad enfrentarán condiciones más desafiantes. En América del Sur, se espera que el periodo de marzo a agosto experimente un incremento en las turbulencias moderadas, lo que podría afectar la experiencia de vuelo y la planificación operativa.*
Incendios	*Físico*	*Se prevé que el principal aumento de los incendios forestales se deba a la disminución de las precipitaciones totales junto con el aumento de las temperaturas en la región, especialmente en el Amazonas, donde las condiciones óptimas de la región para los incendios forestales pueden pasar del 42% al 63% en 2050 en un escenario de aumento de 4 ºC. En América del Sur, se prevé que la superficie quemada anualmente (en 2050 en un escenario de 4 °C) pase de 0,7 Mkm2 a 2,5 Mkm2, principalmente en la Amazonia y la región del Cerrado de Brasil.*	*Corto: Bajo* *Medio: Bajo* *Largo: Moderado*	*Los incendios forestales representan un riesgo para las operaciones del grupo LATAM, con el potencial de causar interrupciones significativas y daños a la infraestructura aeroportuaria. Estos eventos pueden afectar la calidad del aire, limitando la visibilidad y la seguridad de las operaciones aéreas, lo que resulta en desvíos, cancelaciones y retrasos de vuelos, incrementando así los costos operativos.*

Oportunidad	Tipo de oportunidad	Descripción de la oportunidad	Horizonte de tiempo	Impacto para las empresas
Capacidad de transición tecnológica hacia una economía baja en carbono	Transición	El grupo LATAM está comprometido con la transición hacia una economía baja en carbono, integrando diversas tecnologías y estrategias que promueven la sostenibilidad. Esta transición tecnológica se enfoca en varios aspectos clave: uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés), eficiencia tecnológica y operacional, colaboración con actores clave como gobiernos, y su compromiso con la sostenibilidad en función de su estrategia.	Corto: Bajo Medio: Alto Largo: Alto	El grupo LATAM enfrenta una oportunidad para incrementar sus beneficios mediante la reducción de los costos operativos relacionados con el consumo de combustibles fósiles y las emisiones de carbono. La implementación de prácticas sostenibles no solo mejora la eficiencia operativa, sino que también refuerza la reputación, atrayendo a consumidores cada vez más conscientes del medio ambiente y asegurando ingresos sostenibles a largo plazo. Este enfoque estratégico podría incrementar la valoración del grupo LATAM y atraer capital financiero sostenible. Dado que la aviación es altamente dependiente de combustibles fósiles, es necesario invertir en innovación e implementar tecnologías de baja emisión de carbono. En el mediano plazo, el uso de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) se presenta como la alternativa más viable, siempre y cuando se generen las condiciones habilitantes en la región. Si bien existen tecnologías emergentes para vuelos cortos o regionales, estas aún están en desarrollo y dependen de iniciativas corporativas como la renovación de aeronaves y regulaciones que faciliten la creación de una cadena de suministro robusta, especialmente en regiones como Latinoamérica.
Exposición a los precios del carbono que incluye el sector de la aviación	Transición	La exposición a los precios del carbono, aunque inicialmente puede parecer un riesgo debido a los costos adicionales, también representa una oportunidad significativa para el grupo LATAM. Al anticipar y adaptarse a las regulaciones de precios del carbono, el grupo LATAM puede posicionarse como líder en sostenibilidad y eficiencia energética. Esto no solo ayuda a mitigar los costos operativos a largo plazo, sino que también mejora la reputación del grupo LATAM como una aerolínea comprometida con la reducción de sus emisiones.	Corto: Bajo Medio: Alto Largo: Muy alto	La aplicación de impuestos sobre el carbono a las emisiones de Alcance 1 y los costos de combustible derivados de la aplicación de un precio del carbono a lo largo de la cadena de valor pueden aumentar los costos operativos. Estos incrementos podrían traducirse en elevar el precio de los tickets, potencialmente reduciendo la demanda de los consumidores y afectando la cuota de mercado del grupo LATAM, especialmente si otras aerolíneas reducen proactivamente su huella energética y de carbono. En Latinoamérica, aunque actualmente no existen mecanismos que apliquen costos directos al sector de la aviación, los impuestos al carbono sí impactan en combustibles (como el Jet Fuel). Se anticipa que los costos del carbono aumentarán en países con compromisos de emisiones netas cero para 2050. como Brasil y Chile, lo que podría incrementar las tarifas y reducir la demanda de vuelos regionales. Sin embargo, la adopción de los combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés) y otras de bajas emisiones de carbono ofrece una oportunidad para reducir la exposición a estos costos a medio y largo plazo.
Cambios en el comportamiento y las preferencias de los pasajeros/ consumidores	Transición	Los cambios en el comportamiento y las preferencias de los consumidores hacia opciones más sostenibles y conscientes del medio ambiente ofrecen al grupo LATAM la oportunidad de captar un mercado creciente de pasajeros que valoran las prácticas responsables. Al alinear sus servicios con estas expectativas, el grupo LATAM puede aumentar la lealtad del cliente y diferenciarse en un mercado competitivo.	Corto: Bajo Medio: Bajo Largo: Moderado	Uno de los principales desafíos es la posible disminución de la demanda de servicios aéreos, ya que los clientes cada vez más conscientes del medio ambiente pueden optar por otros medios de transporte, lo que podría impactar en los ingresos. Este cambio en las preferencias de los consumidores destaca la importancia de que el grupo LATAM continúe innovando en sostenibilidad y eficiencia operativa.

Efecto en la situación financiera, rendimiento y flujos de efectivo

Durante 2025, los riesgos y oportunidades climáticas se reflejaron principalmente en:

- Costos operacionales asociados a esquemas regulatorios de carbono (CORSIA, EU ETS, RefuelEU e impuesto al carbono en Colombia).
- Inversiones en renovación de flota eficiente.
- Costos y oportunidades vinculadas al uso de combustibles sostenibles de aviación (SAF).
- Programas de eficiencia operacional y compensación.

La exposición a los precios del carbono incrementa la presión sobre el costo por tonelada de CO_2 emitida. Parte de este impacto se mitiga mediante mecanismos regulatorios aplicables y programas de eficiencia operacional.

El grupo mantiene un plan de inversión en flota de nueva generación que contribuye a mejorar la eficiencia de combustible y reducir la intensidad de emisiones, moderando la exposición futura a costos de carbono y a la volatilidad del combustible.

Los programas de SAF y soluciones climáticas con clientes corporativos generan oportunidades comerciales y contribuyen a diversificar fuentes de valor en un entorno regulatorio creciente.

Planes estratégicos y cambio climático

Los factores climáticos se integran en la planificación estratégica del grupo LATAM a través de metas corporativas de mediano y largo plazo, incluyendo el compromiso de alcanzar emisiones netas cero al 2050 y objetivos intermedios de intensidad y emisiones gestionadas al 2030.

Estas metas orientan decisiones de renovación de flota, eficiencia operacional, uso de SAF, mecanismos de compensación y asignación de capital.

Los riesgos físicos y de transición identificados en el ejercicio TCFD se incorporan en la matriz de riesgos corporativos y sirven como insumo para la planificación de inversiones y el desarrollo de soluciones climáticas junto a clientes.

La alineación progresiva con los marcos TCFD e IFRS S1/S2 y la inclusión de indicadores climáticos en la compensación variable de ejecutivos clave refuerzan la integración entre estrategia climática y desempeño de largo plazo.

Análisis de escenarios

El grupo LATAM incorpora el análisis de escenarios climáticos como parte de su gestión de riesgos estratégicos, en línea con el marco TCFD.

A partir del ejercicio desarrollado en 2023, se evalúan trayectorias alternativas de emisiones y evolución regulatoria para estimar el impacto potencial de riesgos físicos y de transición sobre el modelo de negocio y la posición financiera del Grupo.

Los resultados se utilizan como insumo para la matriz corporativa de riesgos y para la planificación estratégica, incluyendo decisiones relacionadas con flota, combustible y gestión de emisiones.

Gestión de riesgos climáticos

El grupo LATAM integra los riesgos climáticos en su marco corporativo de gestión de riesgos. Los principales riesgos de transición y físicos identificados en el ejercicio TCFD se incorporan en matrices específicas de riesgos climáticos y se vinculan a categorías estratégicas, operacionales y financieras dentro del sistema corporativo.

Entre los riesgos considerados se incluyen eventos meteorológicos extremos, interrupciones operacionales asociadas a fenómenos físicos, evolución de esquemas regulatorios (CORSIA, EU/UK ETS, RefuelEU), impuestos al carbono y disponibilidad y precio del SAF.

Para su evaluación se utilizan insumos cuantitativos y cualitativos, tales como inventario de emisiones (alcances 1–3), intensidad de emisiones, metas climáticas, costos proyectados de carbono y combustible, así como información regulatoria y de mercado. Los resultados del análisis de escenarios climáticos se utilizan como referencia para actualizar la matriz de riesgos corporativos, validada por el Comité Ejecutivo y el Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio.

Los riesgos priorizados se gestionan mediante la implementación de la estrategia climática del Grupo, incluyendo eficiencia operacional, renovación de flota, gestión de esquemas de carbono, uso de SAF y programas complementarios de compensación.

Métricas y objetivos

El grupo LATAM utiliza métricas cuantitativas para evaluar e integrar los riesgos y oportunidades climáticas en la gestión del negocio. Entre las principales se encuentran:

- Inventario de GEI (Alcances 1, 2 y 3).
- Intensidad de emisiones (kg CO_2/100 RTK).
- Costos asociados a esquemas de carbono (CORSIA, EU ETS e impuestos nacionales).
- Indicadores de eficiencia del programa LATAM Fuel Efficiency.
- Uso de SAF y emisiones gestionadas mediante compensación.

Sobre esta base, el grupo mantiene la aspiración de alcanzar emisiones netas cero al 2050 y, al 2030, reducir la intensidad de emisiones a 71,34 kg CO_2/100 RTK, además de gestionar de forma acumulada 10,8 millones de toneladas de CO_2, priorizando reducciones en origen.

El cumplimiento de estas metas es monitoreado periódicamente a nivel corporativo y revisado por el Comité Ejecutivo y el Comité de Estrategia y Sostenibilidad del Directorio.

Enfoque para la medición de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)

El grupo LATAM elabora anualmente su inventario de GEI (Alcances 1, 2 y 3) bajo el principio de control operacional, utilizando como principales insumos los consumos de combustible aeronáutico y terrestre, electricidad, otros combustibles, residuos y actividades relevantes de la cadena de valor. Para cada fuente se aplican factores de emisión internacionalmente reconocidos y, en el caso del combustible sostenible de aviación (SAF), factores específicos que reflejan su menor intensidad respecto del combustible fósil convencional.

Este enfoque es consistente con la forma en que se gestionan las operaciones y con los requerimientos de los regímenes regulatorios de carbono aplicables al Grupo, permitiendo la comparabilidad interanual y el seguimiento de metas de intensidad y emisiones gestionadas.

Las emisiones de Alcance 2 se estiman a partir del consumo de electricidad y de los factores de emisión de los sistemas eléctricos de cada país donde opera LATAM, bajo un enfoque basado en la ubicación (location-based).

Precios internos del carbono

Para evaluar la exposición a costos de carbono, el grupo LATAM utiliza como referencia los precios regulatorios vigentes en los esquemas a los que está sujeto, incluyendo CORSIA, EU ETS, RefuelEU e impuestos nacionales al carbono. Asimismo, considera los valores de referencia derivados de estos marcos en los ejercicios de análisis de escenarios y planificación financiera.

Estos precios sirven como insumo para estimar la exposición futura a costos de carbono y orientar decisiones relacionadas con eficiencia operacional, renovación de flota, uso de SAF y mecanismos de compensación.

Gases de efecto invernadero

GRI 305-1, 305-2, 305-3, 305-4 | TR-AL-110A.1.

	Unidades	2022	2023	2024	2025	Variación 2025/2024
Emisiones directas (Alcance 1)	*tCO2e*	*9.780.288*	*11.524.420*	*13.115.855*	*13.935.845*	*6,25%*
Emisiones indirectas (Alcance 2)	*tCO2e*	*20.258*	*13.370*	*16.063*	*11.791*	*-26,60%*
Otras emisiones indirectas (Alcance 3)	*tCO2e*	*3.198.317*	*3.094.768*	*3.429.454*	*3.640.545*	*6,16%*
Total	***tCO2e***	***12.998.863***	***14.632.558***	***16.561.373***	***17.588.180***	***6,20%***
Intensidad de emisiones en la operación total	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*101,8*	*96,7*	*93,8*	*93,2*	*-0,56%*
Intensidad de emisiones en las operaciones aéreas	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*76,6*	*76,1*	*74,3*	*73,9*	*-0,51%*
Intensidad de emisiones netas en las operaciones	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*97,4*	*92,2*	*91,5*	*91,6*	*0,11%*

Factores de emisión

Fuente	Unidad	Valor
Combustible de aviación	*kgCO2/kg*	*3,16*
Combustible de aviación	*kgCO2e/kg*	*3,18*
Gasolina	*kgCO2/TJ*	*68.700*
Diesel	*kgCO2/TJ*	*74.400*
Gas natural	*kgCO2/TJ*	*55.600*
Gas licuado de petróleo (GLP)	*kgCO2/TJ*	*64.100*

Nota: Factores de emisión de combustibles basados en IPCC 2006 Guidelines (y, cuando aplica, su Refinement 2019), salvo indicación distinta. La conversión a CO_2e se realiza usando Potenciales de Calentamiento Global (GWP) del IPCC AR5.

Emisiones atmosféricas significativas

GRI 305-6, 305-7

CSA - EMISIONES ESPECÍFICAS NOX

	Unidad	2022	2023	2024	2025	Variación 2025/2024
Oxidos de nitrógeno (NOx)	**tNOx**	**33.198**	**39.092**	**44.573**	**48.378**	**8,54%**
Intensidad en la operación de pasajeros	*(g/RPK)*	*0,33*	*0,27*	*0,26*	*0,26*	*1,54%*
Intensidad en la operación de carga	*(g/RTK)*	*1,72*	*2,01*	*2,00*	*2,02*	*1,00%*
Óxidos de azufre (SOx)	**tSOx**	**1.470**	**1.731**	**1.974**	**2.101**	**6,43%**
Intensidad en la operación de pasajeros	*(g/RPK)*	*0,014*	*0,012*	*0,01*	*0,01*	*0%*
Intensidad en la operación de carga	*(g/RTK)*	*0,085*	*0,089*	*0,09*	*0,09*	*0%*
Gases que afectan la capa de ozono	**tCO2e**	**11.859**	**9.712**	**736**	**686**	**-6.79%**

Intensidad de GEI de la flota

		Unidad	2022	2023	2024	2025
Ratio de intensidad de GEI por pasajero	*kg CO2e por pasajero-kilómetro*		*9,6*	*9,1*	*8,9*	***8,8***
Índice de intensidad de GEI para carga	*kg CO2e por tonelada-kilómetro*		*26,6*	*29,2*	*28,9*	***27,7***

Descarbonización de la flota aérea

SASB TR-AL-110A.3

	2022	2023	2024	2025
% uso de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés)	*0%*	*0%*	*0,07%*	**0,14%**

Riesgos financieros del cambio climático

Riesgo derivado de cambios regulatorios

El grupo LATAM identifica como riesgo de transición el fortalecimiento de la regulación climática y de combustibles en la aviación, tanto a nivel internacional como en los países donde opera. Esto incluye esquemas de precio al carbono (CORSIA, EU ETS), mandatos de uso de combustibles sostenibles (RefuelEU y regulaciones nacionales) y el desarrollo de instrumentos regulatorios en la región.

Estos cambios pueden generar incrementos estructurales en el costo por tonelada de CO_2 emitida, mayores requerimientos de SAF y necesidades adicionales de inversión en eficiencia y cumplimiento regulatorio.

Para su gestión, el grupo incorpora estos riesgos en el sistema corporativo de gestión de riesgos, mantiene seguimiento regulatorio por país y refuerza sus principales palancas de mitigación: eficiencia operacional, renovación de flota, desarrollo de SAF y esquemas de compensación alineados con los marcos regulatorios aplicables.

Estimación de implicaciones financieras antes de mitigación (USD)

A la fecha, LATAM no dispone de una estimación consolidada y verificada en USD del impacto potencial agregado de los distintos esquemas regulatorios climáticos, dado que los modelos internos de costo de carbono y análisis de escenarios continúan en desarrollo.

No obstante, se reconoce que los costos asociados a CORSIA, EU ETS, RefuelEU e impuestos nacionales al carbono pueden resultar materiales en relación con el gasto de combustible, por lo que este riesgo se clasifica como significativo dentro del sistema corporativo de gestión de riesgos climáticos.

Marco temporal estimado

El horizonte temporal promedio estimado para las implicaciones financieras asociadas a este riesgo es de 1 a 5 años.

Costos estimados de mitigación (USD)

El grupo LATAM no reporta una estimación consolidada y desagregada en USD de los costos específicos de mitigación y cumplimiento asociados a este riesgo, ya que las inversiones en renovación de flota, eficiencia operacional, uso de SAF, compensación y cumplimiento regulatorio se encuentran integradas dentro de las proyecciones generales de capex y opex del Grupo.

Riesgos físicos asociados al cambio climático

El principal riesgo físico para el grupo LATAM se relaciona con el aumento en la frecuencia e intensidad de eventos climáticos extremos que pueden afectar la continuidad operacional, la infraestructura aeroportuaria y la seguridad de las operaciones.

Estos eventos pueden generar interrupciones de servicio, desvíos, cancelaciones y mayores costos operacionales. El Grupo gestiona este riesgo mediante su integración en la matriz corporativa de riesgos, el uso de análisis de escenarios climáticos y la aplicación de planes de continuidad y protocolos de seguridad operacional.

Estimación de implicaciones financieras antes de mitigación (USD)

A la fecha, el grupo LATAM no dispone de una estimación consolidada en USD del impacto financiero potencial agregado de los riesgos físicos antes de su mitigación.

No obstante, se reconoce que eventos climáticos extremos pueden generar impactos materialmente relevantes, incluyendo pérdidas de ingresos por cancelaciones y desvíos, mayores costos operacionales y de mantenimiento, compensaciones a pasajeros e inversiones adicionales en adaptación. Por ello, este riesgo se clasifica como significativo dentro del sistema corporativo de gestión climática.

Marco temporal estimado

El horizonte temporal promedio estimado para estas implicaciones financieras es de 1 a 5 años.

Costos estimados de mitigación (USD)

Los costos asociados a medidas de gestión y adaptación —incluyendo mejoras operacionales, tecnología meteorológica y de planificación, ajustes de infraestructura y fortalecimiento de planes de continuidad— no se reportan de manera desagregada en USD, ya que se encuentran integrados en los presupuestos de operación, seguridad y mantenimiento del Grupo.

Oportunidades financieras derivadas del cambio climático

El grupo LATAM identifica como oportunidad de transición la anticipación a marcos regulatorios climáticos y el desarrollo de soluciones asociadas a combustibles sostenibles de aviación (SAF) y programas de compensación con clientes corporativos.

Estas iniciativas permiten gestionar de manera anticipada la exposición a regulaciones de carbono y desarrollar productos climáticos que pueden generar ingresos adicionales y contribuir al financiamiento parcial de costos asociados a SAF y créditos de carbono.

Implicaciones financieras positivas (USD)

El posicionamiento anticipado frente a regulaciones climáticas puede generar eficiencias administrativas y comerciales respecto de escenarios de reacción tardía. Asimismo, los programas de SAF y compensación con clientes pueden contribuir a la diversificación de ingresos vinculados a productos climáticos.

Actualmente, el Grupo no reporta de manera desagregada en USD las implicaciones financieras anuales asociadas a estas oportunidades.

Marco temporal estimado

El horizonte temporal promedio estimado para estas implicaciones es de 1 a 5 años.

Costos asociados (USD)

Los costos vinculados al desarrollo de estas oportunidades —incluyendo adquisición de SAF, compra de créditos de carbono y gestión comercial y técnica— se encuentran integrados en los presupuestos generales de combustible, sostenibilidad y áreas comerciales, y no se reportan de manera separada en USD.

Plan de adaptación a riesgos físicos climáticos

El grupo LATAM se encuentra en una etapa de desarrollo progresivo de su enfoque de adaptación a riesgos físicos climáticos, apoyado en los análisis y matrices de riesgos elaborados en el marco de TCFD. Estos insumos permiten identificar y priorizar eventos como tormentas severas, olas de calor e inundaciones que podrían afectar aeropuertos, bases y rutas relevantes.

Actualmente, no existe un plan general formalizado de adaptación con metas cuantitativas consolidadas. No obstante, los riesgos físicos priorizados se integran en la gestión de continuidad operacional y en los procesos corporativos de evaluación de riesgos, tanto para operaciones existentes como para nuevas rutas o incrementos de capacidad.

Las medidas de adaptación se definen e implementan de manera progresiva dentro del sistema de gestión de riesgos y seguridad operacional, con horizontes de corto y mediano plazo según la criticidad del riesgo identificado. El Grupo continuará avanzando hacia un marco de adaptación más estructurado en próximos ciclos de planificación.

Economía circular

Desperdicio de alimentos

I. Programas para medir y reducir el volumen total de pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

● Reinyección de materiales y alimentos no perecibles sellados: Consiste en la reutilización de productos no perecibles sellados del servicio a bordo que, tras una revisión de calidad, se reincorporan a vuelos posteriores. Esta práctica contribuye a reducir el desperdicio asociado al sobreaprovisionamiento en las operaciones.

● Sistema ITO: Sistema de optimización que permite ajustar las solicitudes de catering en función de las reservas reales de vuelo, mejorando la precisión en la carga de alimentos y contribuyendo a reducir el sobreaprovisionamiento.

Proyecto Cero Desperdicio (alimentos perecibles)

Desde 2024, El grupo LATAM implementó el uso de modelos de optimización e inteligencia artificial para ajustar la carga de alimentos frescos en vuelos internacionales de más de 3,5 horas. En 2025, el alcance se amplió a cabinas Premium Economy y Business, estableciendo como objetivo un sobreaprovisionamiento máximo de 2,8%.

Este programa permitió reducir el sobreaprovisionamiento desde niveles superiores al 6% en 2023 a 3,2% en 2024 y 2,4% en 2025, evitando el desperdicio de más de 46.500 servicios de comida fresca, equivalentes a 12,7 toneladas durante el año.

Preselect

Este programa permite a pasajeros de cabina Business en rutas internacionales seleccionar su opción de catering entre 48 y 24 horas antes del vuelo. En 2024 se implementó un piloto inicial, y durante 2025 se extendió a todas las rutas internacionales en cabina Business.

En 2025, el programa alcanzó una tasa de adherencia cercana al 40% y una mejora de 10 puntos porcentuales en la percepción de los pasajeros que realizaron su preselección.

CASINOS Y LOUNGES

● Medición y valorización de residuos: LATAM realiza la segregación, pesaje y registro de residuos orgánicos generados en casinos y lounges con medición disponible. Estos residuos son gestionados mediante compostaje, reduciendo su disposición en relleno sanitario.

II. Objetivos medibles a nivel grupal para reducir el peso total de la pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

Tras la evaluación realizada en 2023, El grupo LATAM estableció como objetivo reducir el sobreaprovisionamiento de alimentos frescos en vuelos internacionales de más de 3,5 horas desde niveles superiores al 6% a un máximo de 2,8% al 2025. En 2025 se alcanzó un nivel de 2,4%, equivalente a 12,7 toneladas de alimentos frescos evitados durante el año.

CASINOS Y LOUNGES

En instalaciones con medición disponible, los residuos orgánicos son segregados, pesados y documentados periódicamente. El indicador de desvío se calcula como la proporción de residuos valorizados respecto del total generado. Los lounges de Santiago y Bogotá mantienen como objetivo que no más del 10% de sus residuos se destinen a relleno sanitario.

III. Desglose de volúmenes de pérdida y desperdicio de alimentos por categoría de alimentos y/o etapa del ciclo de vida.

CATERING A BORDO

En 2025 se registraron 128,2 toneladas de desperdicio de alimentos frescos asociados al sobreaprovisionamiento en vuelos internacionales. De este total, 93,9 toneladas correspondieron a vuelos de largo alcance y 34,3 toneladas a vuelos regionales, equivalentes a 335.261 y 147.360 comidas desperdiciadas, respectivamente.

IV. Programas dirigidos a usar la pérdida y el desperdicio de alimentos para usos alternativos.

COMPOSTAJE

En 2025, los residuos orgánicos generados en casinos y lounges con gestión activa fueron valorizados mediante compostaje, alcanzando un total consolidado de 463,1 toneladas. De este total, 87,8 toneladas correspondieron a casinos y 375,2 toneladas a lounges.

V. Colaboración con socios a lo largo de la cadena de valor para reducir la cantidad de pérdida y desperdicio de alimentos.

CATERING A BORDO

El grupo LATAM desarrolló un modelo de optimización del catering en colaboración con el área de Tecnología de la Información y proveedores de catering, con el objetivo de ajustar la preparación de alimentos a la demanda real y reducir el sobreaprovisionamiento.

CASINOS Y LOUNGES

La valorización de residuos se realiza en coordinación con operadores de casinos y lounges y gestores especializados, quienes aseguran la adecuada segregación, disposición y trazabilidad de los residuos.

Impacto de la pérdida y el desperdicio de alimentos

CSA: PÉRDIDA Y DESPERDICIO DE ALIMENTOS

FUENTE	*UNIDAD*	*2025*
Peso total de todas las pérdidas y desperdicios de alimentos[1]	*t*	*644,4*
Peso total de los volúmenes de pérdidas y desperdicio de alimentos utilizados para fines alternativos[2]	*t*	*592,9*
Total descartado	***t***	***51,5***
Intensidad de la pérdida y el desperdicio de alimentos[3]	*-*	*9,98%*
Cobertura 4	*%*	*19,28%*

Nota: En 2025 se amplió el alcance del monitoreo de pérdidas y desperdicio de alimentos, incorporando nuevas operaciones, lo que explica el aumento respecto de 2024.
1. Incluye pérdidas por sobreaprovisionamiento en vuelos internacionales (>3,5 horas) y residuos orgánicos generados en lounges y casinos con medición disponible.
2. Parte de los residuos orgánicos son gestionados mediante compostaje en instalaciones autorizadas.
3. La intensidad corresponde a la relación entre alimentos desperdiciados y alimentos adquiridos, considerando exclusivamente la operación en tierra.
4. La cobertura se calcula como el porcentaje del RTKeq de las instalaciones con registro de residuos sobre el total de la operación en tierra del período reportado.*



CLIENTES

CIO
por sus siglas en inglés

Vicepresidenta de TI & Digital

CEO
por sus siglas en inglés

Gerente General de Latam

CISO
por sus siglas en inglés

Director de Seguridad y de la Información

Gerencia de Ciberseguridad

Comité ejecutivo de riesgos tecnológicos

Integrantes
CISO y CTos de TI & Digital.

Funciones
- *Supervisión estratégica de seguridad.*
- *Mitigación de riesgos tecnológicos.*
- *Promoción de la estrategia de gestión de riesgos.*

Comité ejecutivo de riesgos tecnológicos

Integrantes
CISO y líderes de diversas áreas de TI.

Actividades clave
Entregar una respuesta rápida y efectiva ante una emergencia tecnológica con carácter

Comité ejecutivo de protección de datos

- *Alineación con regulaciones locales.*
- *Evaluación de riesgos de alto impacto.*

Comité ejecutivo de gobernanza de datos

Comité Estratégico de Gobernanza de Datos
- *Define políticas y gestiona riesgos.*

Comité Operativo de datos
- *Enfoque en calidad de datos y resolución de probemas.*

Data officers (DPOs)
por sus siglas en inglés.

Oficiales de Protección de Datos.

Normas Internacionales

ISO/IEC 27001
Gestión de la seguridad de la información.

NIST
Marco de ciberseguridad y gestión de riesgos.

PCI DSS
Protección de datos de tarjetas de pago.

Auditorías

Internas

- ***Comité de Auditoria:*** Rol independiente en la evaluación de riesgos de privacidad y ciberseguridad.
- ***Auditoría Interna:*** Garantiza de manera independiente, la adherencia a las políticas y ciberseguridad.

Externas

- ***SOC 1 y SOC 2:*** Validación de la confiabilidadde la infraestructura digital externalizada.

Políticas, estándares y certificaciones

GRI 2-24

LATAM Airlines Group S.A. cuenta con una Política de Seguridad de la Información de alcance corporativo, que establece los lineamientos para proteger la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información, mediante una adecuada gestión del riesgo y el cumplimiento de estándares internacionales.

Esta política aplica a todos los empleados, colaboradores y terceros que interactúan con los sistemas de información del grupo. Se revisa periódicamente y se actualiza conforme a cambios regulatorios y normativos. El documento se encuentra disponible en los portales corporativos internos y en el sitio web de relaciones con inversionistas.

Durante 2025, el grupo LATAM mantuvo certificaciones relevantes en materia de seguridad de la información, entre ellas ISO/IEC 27001:2022 y PCI DSS v4.0.1, como resultado de auditorías independientes.

Estrategia de ciberseguridad y tecnología

La estrategia de ciberseguridad y tecnología del grupo LATAM se concibe como un pilar habilitador del modelo de transformación digital del negocio, con el objetivo de asegurar el desarrollo de la adopción de nuevas tecnologías, el uso intensivo de datos y la automatización de procesos, bajo un marco robusto de gestión de riesgos y resiliencia operacional. Asimismo, da continuidad y profundiza los lineamientos definidos en años anteriores, lo que muestra la evolución desde un enfoque de protección tecnológica hacia una gestión integral de riesgos digitales del negocio. Esta se orienta a asegurar que la transformación digital del negocio se desarrolle de manera segura, resiliente y alineada con una gestión integral de riesgos. Este enfoque integra capacidades tecnológicas, datos y analítica como habilitadores del negocio, manteniendo un foco permanente en la protección de la información, la continuidad operacional y la confianza de los clientes.

La estrategia se estructura en horizontes de corto, mediano y largo plazo. En el corto plazo, el énfasis estuvo puesto en fortalecer la estabilidad y continuidad operacional, mediante el robustecimiento de plataformas tecnológicas, la automatización de procesos críticos y el refuerzo de los controles de ciberseguridad. En el mediano plazo, se avanzó en la consolidación de un modelo basado en productos y plataformas, orientado a optimizar costos estructurales, mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la experiencia de clientes y colaboradores. En el largo plazo, la estrategia considera la preparación frente a escenarios tecnológicos emergentes, reforzando la resiliencia del negocio y la capacidad de anticipación y adaptación ante nuevos riesgos tecnológicos, en coherencia con los objetivos estratégicos del grupo LATAM.

Transformación digital y mejora continua

NCG 519: 3.1 V INNOVACIÓN Y DESARROLLO

Durante 2025, el grupo LATAM fortaleció el uso de analítica avanzada y modelos de machine learning como herramientas clave para la gestión anticipada de riesgos operacionales y tecnológicos, avanzando desde capacidades aisladas hacia un uso sistémico, escalable y directamente integrado a la toma de decisiones del negocio. Estos modelos comenzaron a operar de manera integrada en dominios críticos como Aircraft, Operaciones y Cargo, contribuyendo a una mayor confiabilidad operacional, eficiencia de costos y seguridad.

Paralelamente, se fortaleció la plataforma corporativa de datos y machine learning, preparándola para operar de forma nativa con inteligencia artificial y avanzando en estandarización, trazabilidad y automatización de procesos críticos. Asimismo, el grupo consolidó su infraestructura tecnológica, alcanzando prácticamente el 100 % de adopción cloud-native, lo que reforzó la resiliencia, escalabilidad y continuidad de los sistemas que soportan la operación y la atención a clientes.

En conjunto, estos avances permitieron integrar la transformación digital como un componente estructural del modelo de gestión de riesgos del grupo, fortaleciendo su capacidad de anticipar, mitigar y responder oportunamente a eventos operacionales y tecnológicos, en línea con la continuidad del servicio y la experiencia de los clientes.

Cultura de ciberseguridad y gestión de incidentes

GRI 418-1

El grupo LATAM desarrolla anualmente programas de concientización en ciberseguridad y protección de datos, adaptados a los distintos roles y niveles de criticidad. Estas iniciativas incluyen simulaciones de phishing, cursos obligatorios, campañas comunicacionales y actividades de aprendizaje continuo, orientadas a fortalecer una cultura de prevención y responsabilidad compartida.

Grupo LATAM cuenta con canales formales y procedimientos estructurados para el reporte y gestión de incidentes de seguridad de la información, los cuales son gestionados por el Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática (CSIRT), conforme a la Política de Seguridad de la Información y la Norma de Gestión de Incidentes.

Vinculación externa y buenas prácticas

Durante 2025, grupo LATAM participó activamente en foros, ejercicios y espacios de colaboración público-privada vinculados a ciberseguridad y protección de infraestructuras críticas, fortaleciendo el intercambio de buenas prácticas y la adopción de estándares de clase mundial.

EMPLEADOS

Perfil de los empleados en 2025[1]

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PERSONAS POR SEXO
GRI 2-7, 2-8; 405-1

Número de personas por sexo

NCG 519 - 5.1.1	Hombres	% Hombres	Mujeres	% Mujeres	Total
Alta gerencia	*58*	*0,2%*	*14*	*0,1%*	*72*
Gerencia	*449*	*1,8%*	*245*	*1,5%*	*694*
Jefatura	*1.221*	*4,9%*	*695*	*4,3%*	*1.916*
Operarios	*12.948*	*52,2%*	*6.244*	*38,3%*	*19.192*
Fuerzas de venta	*183*	*0,7%*	*533*	*3,3%*	*716*
Administrativo	*339*	*1,4%*	*482*	*3,0%*	*821*
Otros profesionales	*1.768*	*7,1%*	*1.195*	*7,3%*	*2.963*
Otros técnicos	*7.838*	*31,6%*	*6.913*	*42,4%*	*14.751*
Total	***24.804***	***100,0%***	***16.321***	***100,0%***	***41.125***

[1] *Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*



Perfil de empleados en 2025

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PERSONAS POR NACIONALIDAD

GRI 2-7, 2-8; 405-1

	Alemana		Angolana	Argentina		Australiana		Austríaca	Boliviana		Brasileña		Británica	
	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino
Alta Gerencia					6						5	16		1
Gerencia	1	1		10	22		1		1	1	69	120		1
Jefatura	2	1		14	21				2		306	572		
Operario	3	5	1	99	101		2		27	23	3.565	8.344	1	1
Fuerza de venta				4	2				1		214	83		
Administrativo	1	1		7	8			1			135	131		
Otros profesionales		2		9	8	2				1	412	567		
Otros Tecnicos		1		28	90				2	13	3.391	4.178		
Grupo LATAM	**7**	**11**	**1**	**171**	**258**	**2**	**3**	**1**	**33**	**38**	**8.097**	**14.011**	**1**	**3**

	Búlgara		Canadiense	Catarí	Chilena		Colombiana		Coreana	Costarricense		Cubana		De Aruba
	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino
Alta Gerencia					4	27	1	2						
Gerencia					107	207	16	36						
Jefatura					216	393	44	76				6	6	
Operario	1				881	1.753	614	793	1	1	4	79	519	1
Fuerza de venta					231	60	16	14						
Administrativo				1	200	110	50	39				2	1	
Otros profesionales			1		596	960	59	69					4	
Otros Tecnicos					1.575	1.421	542	582				1	1	
Grupo LATAM	**1**	**1**	**1**	**1**	**3.810**	**4.931**	**1.342**	**1.611**	**1**	**1**	**4**	**88**	**531**	**1**

	Dominicana		Ecuatoriana		Española		Estadounidense		Finlandesa	Francesa		Guatemalteca		Haitiana
	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino
Alta Gerencia			1			1	1	3		1				
Gerencia			8	8	5	7	9	5			2			
Jefatura			13	29	9	9	13	23		1				
Operario	15	25	79	190	56	65	19	75		1	5	5	2	9
Fuerza de venta			8	3	10	1					1			
Administrativo			13	4	6	2	7	2		2				
Otros profesionales	1		14	9	12	10	10	28		3	1			
Otros Tecnicos	2		151	207	3	12		2	1		1			
Grupo LATAM	**18**	**25**	**287**	**450**	**101**	**107**	**59**	**138**	**1**	**8**	**10**	**5**	**2**	**9**

	Hindú	Holandesa		Hondureña	Húngara	Indonesia	Iraní	Israelí		Italiana	Jamaicana	Japonesa	Lituana	Marfilense
	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	Masculino	Femenino	Femenino
Alta Gerencia														
Gerencia										2				
Jefatura									2	2				
Operario	1		1	14			1		7	6	1	1	1	1
Fuerza de venta									1	1				
Administrativo									2	1				
Otros profesionales						1		1	1	2				
Otros Tecnicos		1	1		1					3				
Grupo LATAM	**1**	**1**	**2**	**14**	**1**	**1**	**1**	**1**	**13**	**17**	**1**	**1**	**1**	**1**

	Mexicana		Moldava	Nicaragüense		Nigeriana	Noruega	Panameña	Paraguaya		Peruana		Polaca	Portuguesa	
	Femenino	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Masculino	Masculino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino
Alta Gerencia												2			
Gerencia		3								3	16	25			
Jefatura	3	9	1	1					5	5	46	64			
Operario	50	43		4	14	1		2	12	24	628	741		7	3
Fuerza de venta									3	2	40	13			
Administrativo	2	2			1				7	3	39	28			
Otros profesionales	3	6						2		1	42	49			
Otros Tecnicos	1	7	1				1		35	26	1.155	1.196	1		
Grupo LATAM	**59**	**70**	**2**	**5**	**15**	**1**	**1**	**4**	**62**	**64**	**1.966**	**2.118**	**1**	**7**	**3**

	Puertorriqueña		Rumana		Rusa	Salvadoreña		Sudafricana	Sueca	Suiza	Ucraniana		Uruguaya		Venezolana		Yugoslava	
	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Femenino	Masculino	Masculino	Femenino	Femenino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Masculino	
Alta Gerencia										1								
Gerencia									1					2	2	3		
Jefatura							1						2	2	9	8		
Operario	2	8	6	2		5	4	1					8	20	66	142		
Fuerza de venta															5	3		
Administrativo											1			1	6	5		
Otros profesionales														5	30	42		
Otros Tecnicos					1						1	1	5	66	16	27	1	
Grupo LATAM	**2**	**8**	**6**	**2**	**1**	**5**	**5**	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**	**15**	**96**	**134**	**230**	**1**	**41.125**

[1] *Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*
[2] *Además de los 41.125 empleados, la fuerza laboral del grupo LATAM también incluye a los trabajadores transitorios contratados a través de empresas tercerizadas por un plazo máximo de seis meses, para ocupar puestos vacantes temporalmente debido a licencias de empleados o por vencimiento de contratos externos.*

Perfil de los empleados en 2025[1]

NCG 519: 5.1.3 NÚMERO DE PERSONAS POR RANGO DE EDAD

GRI 405-1

Por rango de edad	Menos de 30 años		De 30 a 40 años		De 41 a 50 años		De 51 a 60 años		De 61 a 70 años		Más de 70 años	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerencia			1		28	10	22	3	5	1	2	
Gerencia	2	2	211	140	159	76	66	25	10	2	1	
Jefatura	86	61	501	357	419	204	178	68	36	5	1	
Operario	3.609	2.801	4.213	2.138	3.080	957	1.402	281	322	34	322	33
Fuerza de venta	33	46	66	190	64	182	17	97	3	16		2
Administrativo	78	81	109	182	100	132	33	72	15	10	4	5
Otros profesionales	459	344	796	546	326	236	132	63	40	5	15	1
Otros técnicos	1.371	1.712	2.991	2.776	2.105	1.942	1.113	449	252	34	6	
Grupo LATAM	**5.638**	**5.047**	**8.888**	**6.329**	**6.281**	**3.739**	**2.963**	**1.058**	**683**	**107**	**351**	**41**

[1] *Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*

NCG 519: 5.1.4 ANTIGÜEDAD LABORAL

Por antigüedad	Menos de 3 años		De 3 a 6 años		Más de 6 y hasta 9 años		Más de 9 y hasta 12 años		Más de 12 años	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta gerencia	4	2	6		2	1	6	3	40	8
Gerencia	59	36	54	39	49	35	66	46	221	89
Jefatura	130	96	228	158	107	61	140	64	616	316
Operario	5.678	3.482	3.063	1.581	675	297	753	298	2.779	586
Fuerza de venta	60	104	26	74	17	61	24	58	56	236
Administrativo	126	128	54	71	13	41	32	42	114	200
Otros profesionales	811	503	386	283	93	72	146	110	332	227
Otros técnicos	2.524	2.151	1.722	1.527	422	377	352	409	2.818	2.449
Grupo LATAM	**9.392**	**6.502**	**5.539**	**3.733**	**1.378**	**945**	**1.519**	**1.030**	**6.976**	**4.111**

[1] *Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*

Perfil de los empleados en 2025[1]

NCG 519: 5.1.5 PERSONAS CON DISCAPACIDAD
GRI 405-1

Personas con discapacidad	H	M	Total
Alta gerencia	0	0	0
Gerencia	2	3	5
Jefatura	10	20	30
Operario	181	474	655
Fuerza de venta	21	11	32
Administrativo	23	28	51
Otros profesionales	16	30	46
Otros técnicos	10	24	34
Grupo LATAM	**263**	**590**	**853**

Empleados por tipo de contrato en 2025[2]

GRI 2-7 EMPLEADOS

	Plazo indefinido		Plazo fijo	
	H	M	H	M
Brasil	13.955	8.047	1	—
Chile	5.233	3.940	298	204
Colombia	1.259	1.037	126	163
Ecuador	399	245	—	—
Estados Unidos	1.023	327	—	—
Perú	1.857	1.504	217	409
Otros[3]	420	423	16	22
Grupo LATAM	**24.146**	**15.523**	**658**	**798**
Grupo LATAM		**39.669**		**1.456**

Empleados por tipo de jornada en 2025

GRI 2-7 EMPLEADOS

	Jornada tiempo completo		Jornada tiempo parcial	
	H	M	H	M
Brasil	13.750	7.927	206	120
Chile	5.493	4.062	38	82
Colombia	1.385	1.200	0	0
Ecuador	398	243	1	2
Estados Unidos	1.013	303	10	24
Perú	2.074	1.903	0	10
Otros[3]	413	410	23	35
Grupo LATAM	**24.526**	**16.048**	**278**	**273**
Grupo LATAM		**40.574**		**551**

96,5%
DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON CONTRATO PLAZO INDEFINIDO

58,7% del total hombres
37,7% del total mujeres

3,5%
DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON CONTRATO PLAZO FIJO

1,6% del total hombres
1,9% del total mujeres

98,7%
DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON JORNADA TIEMPO COMPLETO

59,6% del total hombres
39,0% del total mujeres

1,3%
DEL TOTAL DEL PERSONAL CUENTA CON JORNADA TIEMPO PARCIAL

0,7% del total hombres
0,7% del total mujeres

N/A: No aplica
[1] Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.
[2] Grupo LATAM no cuenta con contratos por obra, faena u honorarios.
[3] Se considera: Alemania, Argentina, Aruba, Australia, Belgica, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, Mexico, Nueva Zelanda, Paises Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudafrica, Uruguay, Venezuela..

Nota: Los porcentajes son calculados a partir de la dotación total del grupo LATAM. La metodología de cálculo difiere de la utilizada en 2024.

Adaptabilidad laboral

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDAD LABORAL

En 2025, no hubo personas en Chile que se acogieron a pactos de adaptabilidad de jornada laboral para trabajadores con responsabilidades familiares, o con bandas de horas para personas que tengan al cuidado niños o niñas de hasta 12 años.

	Personas acogidas a teletrabajo tiempo completo		***Personas Acogidas a Teletrabajo Parcial***	
	H	***M***	***H***	***M***
Brasil	*169*	*292*	*632*	*794*
Chile	*755*	*548*	*837*	*1.067*
Colombia	*31*	*18*	*104*	*103*
Ecuador	*3*	*3*	*30*	*16*
Estados Unidos	*6*	*0*	*77*	*117*
Perú	*34*	*43*	*100*	*84*
Otros[3]	*8*	*8*	*88*	*76*
Grupo LATAM	***1.006***	***912***	***1.868***	***2.257***
Grupo LATAM		***1.918***		***4.125***

[1] *Se considera: Alemania, Argentina, Aruba, Australia, Belgica, Bolivia, Costa Rica, Cuba, España, Francia, Italia, Mexico, Nueva Zelanda, Paises Bajos, Paraguay, Portugal, Reino Unido, Sudafrica, Uruguay, Venezuela.*

4,7%

DEL TOTAL DEL PERSONAL SE ACOGIÓ A TELETRABAJO TIEMPO COMPLETO

2,4% del total hombres
2,2% del total mujeres

10,0%

DEL TOTAL DEL PERSONAL SE ACOGIÓ A TELETRABAJO TIEMPO PARCIAL

4,5% del total hombres
5,5% del total mujeres

Convenios de negociación colectiva en 2025

NCG 519: 9.1
MÉTRICAS SASB SASB TR-AL-310A.1
GRI 2-30

Convenios de negociación colectiva en 2025[1]	***Número de empleados***	***Porcentaje del total de empleados***
Empleados cubiertos por convenios de negociación colectiva	*35.727*	*87%*
Empleados sindicalizados	*19.362*	*47%*

[1] *En línea con las recomendaciones de SASB, se contempla el número máximo de empleados únicos cubiertos (tiempo completo y parcial) durante todo el periodo del informe (1.01.2025 al 31.12-2025).*

En términos generales, las filiales del grupo LATAM adoptan sus propias políticas para definir las condiciones laborales y los términos de empleo de los empleados no cubiertos por convenios de negociación colectiva. Sin embargo, existe una excepción en Chile, donde, desde septiembre de 2016, y en cumplimiento con la legislación vigente, algunos beneficios básicos y transversales, como el de pasajes, se extienden a los nuevos ingresos, según lo estipulado en un acuerdo colectivo sindical.

NCG 519: 9. SOSTENIBILIDAD - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-310A.2

En Chile, el 8 de septiembre de 2025 el sindicato de pilotos de LATAM Airlines Group S.A. presentó su proyecto de contrato colectivo, iniciando formalmente las negociaciones. Al no alcanzarse un acuerdo entre las partes, el sindicato aprobó una huelga, que se hizo efectiva el 12 de noviembre de 2025. La huelga tuvo una duración de ocho días e impactó alrededor del 20% de los vuelos en Chile, por lo que no tuvo un impacto material.

Adicionalmente, los equipos de LATAM Airlines Group implementaron medidas para comunicarse de manera oportuna y proteger a la gran mayoría de los pasajeros afectados con soluciones de viaje acordes a sus necesidades. El 19 de noviembre se firmó un nuevo acuerdo por tres años, con vigencia hasta el 31 de octubre de 2028.

Las filiales del group LATAM cuentan con más de 50 sindicatos, con los cuales mantiene un diálogo permanente y constructivo en el marco de sus relaciones laborales habituales, como resultado de lo cual no se han producido otros conflictos laborales con ningún otro grupo de empleados.

Desglose de nuevas contrataciones en 2025

CSA - DESGLOSE DE ROTACIÓN Y CONTRATACIONES

Nuevas contrataciones por sexo

Sexo	Total	Tasa de contratación
Hombres	4.018	16,2%
Mujeres	2.493	15,3%
Grupo LATAM	**6.511**	**15,8%**

Desglose de rotación

Rotación por sexo

Sexo	Total	Tasa de rotación
Hombres	2.465	9,9%
Mujeres	1.655	10,1%
Grupo LATAM	**4.120**	**10,0%**

Otros indicadores del criterio "gestión del capital humano" sugeridos por el csa de s&p global 2025.

Participación laboral por nacionalidad en 2025

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN – NACIONALIDAD

Nacionalidad	De la fuerza labotal total	En posiciones de liderazgo
Brasilera	53,8%	40,6%
Chilena	21,3%	35,6%
Colombiana	7,2%	6,5%
Ecuatoriana	1,8%	2,2%
Estadounidense	0,5%	2,0%
Peruana	9,9%	5,7%
Otras	5,6%	7,4%

Participación laboral femenina por tipo de cargo en 2025

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN: GÉNERO

El grupo LATAM aspira a alcanzar en 2030 un equilibrio de género en torno al 40/60 en todas sus categorías funcionales.

Participación femenina	2025
Mujeres en el total de la fuerza laboral	39,7%
Mujeres en cargos de liderazgo (junior, medio y alto)	35,6%
Mujeres en cargos junior de liderazgo	36,3%
Mujeres en cargos altos de liderazgo	19,4%
Mujeres en cargos de liderazgo de funciones generadoras de ingresos[1]	
Mujeres en puestos STEM[2] o relacionados	32,2%

[1] *Se excluyen cargos de soporte como recursos humanos, legal y tecnología de la información, entre otros.*
[2] *Acrónimo en inglés que significa "puestos relacionados con ciencia, tecnología, ingeniería y matemáticas".*

Brecha salarial en 2025

CSA - INDICADORES DE REMUNERACIÓN POR GÉNERO

Indicador	Diferencia entre empleados hombres y mujeres
Brecha salarial de género (media)	95%
Brecha salarial de género (mediana)	95%
Brecha de bonificación (media)	96%
Brecha de bonificación (mediana)	96%

Porcentaje de personas que hicieron uso de postnatal por país en 2025[1]

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL
GRI 401-3

Países	% Hombres	% Mujeres
Alemania	N/A	100%
Argentina	N/A	100%
Australia	N/A	100%
Bolivia	100%	N/A
Brasil	100%	100%
Chile	100%	100%
Colombia	100%	100%
Cuba	N/A	N/A
Ecuador	100%	100%
España	100%	100%
Estados Unidos	100%	100%
Francia	N/A	N/A
Italia	N/A	100%
México	100%	100%
Nueva Zelandia	N/A	N/A
Países Bajos	N/A	100%
Paraguay	100%	100%
Perú	100%	100%
Portugal	N/A	N/A
Reino Unido	N/A	N/A
Uruguay	100%	100%
Otros	N/A	N/A

N/A: No Aplica.
1 El porcentaje se calcula en relación al número total de personas elegibles para hacer uso de dicho permiso en 2025.

Uso de postnatal paternal en chile en 2025

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL

Días utilizados	Número de padres trabajadores
Permiso postnatal paternal de 5 días	80
Postnatal parental de 6 semanas (o menos)	3

Promedio de días de postnatal utilizados por nivel de cargo en 2025[1]

NCG 519: 5.7 PERMISO POSTNATAL
GRI 401-3

Promedio de días utilizados[2]	Descanso maternal postnatal	Postnatal paternal	Postnatal parental[3]
Alta gerencia	0	0	0
Gerencia	99	27	0
Jefatura	120	13	1
Operarios	86	19	0
Fuerza de venta	80	10	0
Administrativo	131	8	0
Otros profesionales	88	11	0
Otros técnicos	106	12	2

[1] *Grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*
[2] *El cálculo se realizó con el promedio de días de cada país, y luego el promedio de días por categoría.*
[3] *Postnatal parental SÓLO aplica a Chile.*

Semanas de postnatal - CSA 2025

Un 53,5% de los empleados del grupo LATAM trabaja en Brasil. En este país, la licencia de postnatal legal para las madres es de 120 días, a los que se suman 60 días adicionales otorgados por la empresa, alcanzando un total de 180 días (25,7 semanas). Este beneficio se aplica tanto en casos de adopción como de parto. No obstante, los procedimientos de adopción están bajo la jurisdicción de la agencia de adopción y, en algunos casos, puede ser necesario solicitar permisos especiales.

Por otro lado, la licencia legal para los padres es de 5 días, sin embargo, LATAM Airlines Brasilotorga 15 días adicionales como un beneficio extra tras el nacimiento del bebé, lo que equivale a un total de casi 3 semanas. Esta política se aplica tanto a parejas del mismo sexo como a casos de gestación subrogada y adopción.

En el caso de parejas del mismo sexo, los miembros pueden decidir el rol que cada uno asumirá durante este período.

Es importante aclarar que la definición de licencia postnatal se basa en las regulaciones de cada país y no se cuenta con una política a nivel grupo, guiando los lineamos la normativa aplicable en cada jurisdicción.

Empleados capacitados en 2025

NCG 519: 5.8.II CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

Personal capacitado	*H*	*%*	*M*	*%*		*Total*
Alta Gerencia	*58*	*100%*	*14*	*100%*	*72*	*100 %*
Gerencia	*447*	*100%*	*239*	*98%*	*686*	*99 %*
Jefatura	*1.200*	*98%*	*679*	*98%*	*1.879*	*98 %*
Operario	*12.664*	*98%*	*6.137*	*98%*	*18.801*	*98 %*
Fuerza de Venta	*180*	*98%*	*530*	*99%*	*710*	*99 %*
Administrativo	*321*	*95%*	*459*	*95%*	*780*	*95 %*
Otros profesionales	*1.718*	*97%*	*1.153*	*96%*	*2.871*	*97 %*
Otros técnicos	*5.778*	*74%*	*6.583*	*95%*	*12.361*	*84 %*
Total	***22.366***	***90%***	***15.794***	***97%***	***38.160***	***93 %***

Capacitación promedio en 2025 (h/empleado)[1]

NCG 519: 5.8.III CAPACITACIÓN Y BENEFICIOS

GRI 404-1

2025[1]	*HOMBRES*	*MUJERES*
Alta gerencia	*14,3*	*15,4*
Gerencia	*15,4*	*15,2*
Jefatura	*34,7*	*28,3*
Operario	*55,0*	*51,2*
Fuerza de venta	*28,7*	*27,6*
Administrativo	*19,3*	*16,9*
Otros profesionales	*18,2*	*16,2*
Otros técnicos	*51,8*	*76,8*
Grupo LATAM	***48,6***	***56,0***

[1] *El cálculo considera la dotación promedio y grupo LATAM no cuenta con empleados de la categoría "Auxiliar" definida por la NCG chilena N°519.*

ACERCA DE LA MEMORIA

Temas materiales para la creación de valor

Innovación y resiliencia como habilitadores estratégicos

En un entorno marcado por la transición energética, el fortalecimiento de los marcos regulatorios y la creciente exigencia de los grupos de interés, el grupo LATAM entiende la sostenibilidad no solo como un compromiso ambiental y social, sino también como un habilitador de eficiencia, competitividad y resiliencia de largo plazo.

La integración de soluciones innovadoras —como la optimización operacional basada en analítica avanzada, la incorporación progresiva de combustibles sostenibles de aviación (SAF), la renovación de flota con tecnologías de última generación y el rediseño de procesos bajo principios de economía circular— permite anticipar exigencias regulatorias, mitigar riesgos de transición climática y fortalecer la propuesta de valor hacia clientes corporativos y pasajeros.

Asimismo, el trabajo colaborativo con proveedores, autoridades, centros de investigación y clientes estratégicos facilita el desarrollo de soluciones escalables y medibles, alineadas con la evolución tecnológica y con las mejores prácticas internacionales del sector aeronáutico.

De esta forma, la sostenibilidad se consolida como un eje transversal de innovación operacional y gestión de riesgos, integrándose progresivamente en la planificación estratégica, la asignación de recursos y los sistemas de evaluación de desempeño.

INFORMES FINANCIEROS



13

306 *ESTADOS FINANCIEROS*

381 *FILIALES Y COLIGADAS*

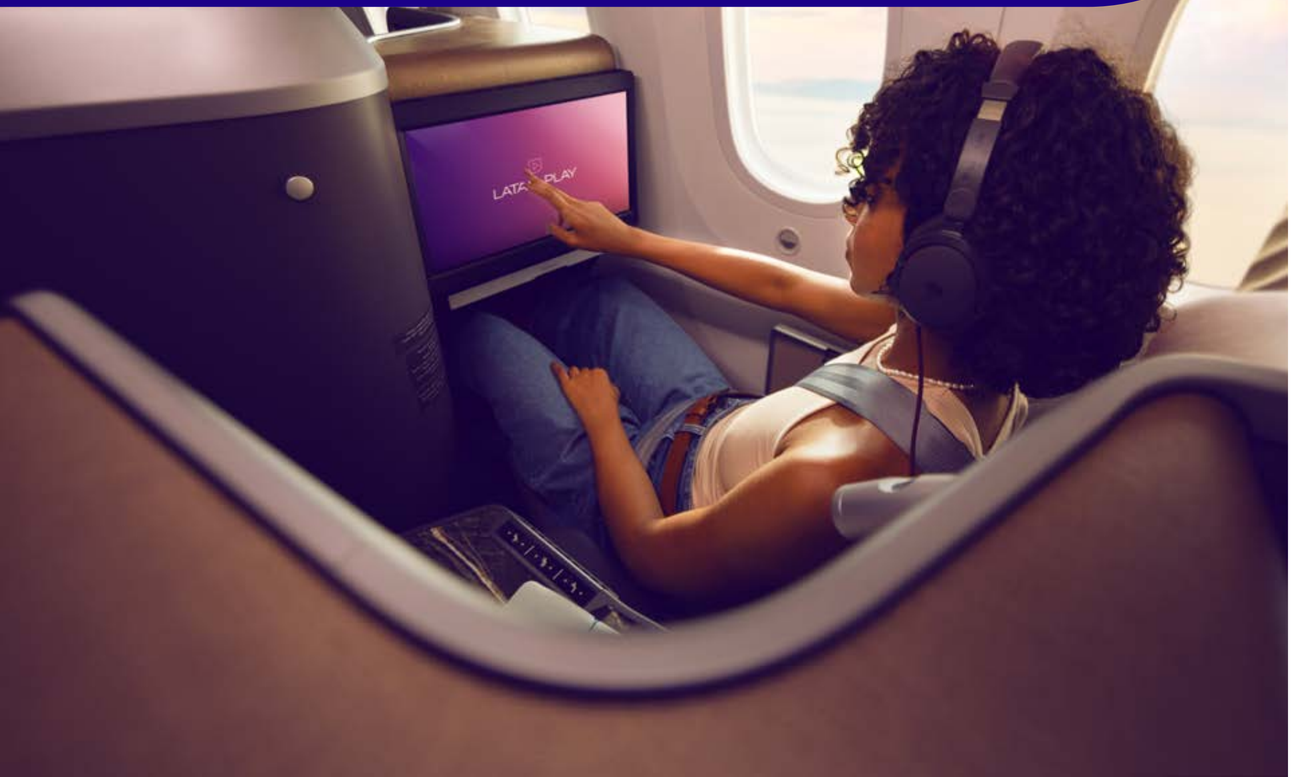
427 *ANÁLISIS RAZONADO*

435 *DECLARACIÓN JURADA*

436 *MALLA SOCIETARIA*

ESTADOS FINANCIEROS

NCG 519: 12. INFORMES FINANCIEROS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2025

CONTENIDO

Estados de situación financiera clasificado consolidado
Estados de resultados consolidado por función
Estados de resultados integrales consolidado
Estados de cambios en el patrimonio consolidado
Estados 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
PYG	-	GUARANÍ PARAGUAYO

INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 3 de febrero de 2026

Señores Accionistas y Directores
LATAM Airlines Group S.A.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2025, y los estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado correspondientes al año terminado en esa fecha, y las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo información de las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2025, sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al año terminado en esa fecha, de conformidad con Normas de Contabilidad de las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección "Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados" de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el Código de Ética del Colegio de Contadores de Chile y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Oficinas

Santiago: Av. Isidora Goyenechea 2800, piso 10, Torre Titanium, Las Condes
Concepción: Chacabuco 1085, pisos 8 y 9, Edificio Centro Sur
Viña del Mar: Av. Libertad 1405, of. 1704, Edificio Coraceros
Puerto Montt: Benavente 530, piso 10, Edificio Campanario

Oficina de parte: Av. Andrés Bello 2711, piso 1, Torre de la Costanera, Las Condes, Santiago
Teléfono Central: (56) 9 3861 7940
www.pwc.cl

Asuntos clave de la auditoría

Los asuntos clave de la auditoría son aquellos asuntos que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del año actual. Estos asuntos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados como un todo y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esos asuntos.

Asunto clave de auditoría	Respuesta de auditoría
Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage.	
Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía mantiene saldos de ingresos diferidos por MUS$3.580.317, de los cuales MUS$1.173.863 corresponden a ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass (ver detalle en Notas 2.19, 4(e) y 21). El ingreso diferido del programa de fidelización se determina en función del precio de venta independiente estimado de las millas no utilizadas otorgadas a los miembros del programa, reducido por el breakage (probabilidad de no uso). La gerencia, con la asistencia de un especialista externo, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo estadístico, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.	Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros aspectos, la actualización del entendimiento y la evaluación de la eficacia operativa de los controles internos establecidos por la administración. Estos controles están relacionados con el proceso utilizado por la administración para desarrollar la estimación del breakage. Realizamos pruebas sustantivas sobre diversos elementos relacionados con el proceso que emplea la administración para desarrollar la estimación del breakage, incluyendo: - Evaluación de la idoneidad del modelo estadístico aplicado por la administración. - Pruebas sobre la completitud y exactitud de los datos relevantes utilizados en dicho modelo.

Asunto clave de auditoría	Respuesta de auditoría
Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage. (cont.)	
Consideramos esto como un asunto clave de auditoría debido al juicio significativo ejercido por la administración, incluyendo la utilización de expertos externos, al estimar los supuestos relevantes sobre patrones históricos y esperados de uso, lo que implica que los procedimientos de auditoria requirieran un alto grado de juicio, subjetividad y esfuerzo en la evaluación de dichos supuestos. El esfuerzo de auditoría incluyó la participación de profesionales con habilidades y conocimientos especializados en estadística y valorización.	- Evaluación de la razonabilidad de los supuestos adoptados por la administración, lo cual incluyó un análisis basado en la información disponible acerca de los patrones de canje y vencimiento de millas, las acciones implementadas para fomentar el canje y la consistencia de dichos supuestos con la evidencia obtenida en otras áreas de la auditoría. - Participación de profesionales expertos con las habilidades y conocimientos especializados sobre la metodología y los supuestos aplicados por la Compañía. El resultado de los procedimientos antes descritos ha sido satisfactorio en el contexto de los objetivos de auditoria planificados.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno corporativo por los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados exentos de representaciones incorrectas materiales, debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo de continuar como empresa en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con la empresa en marcha y utilizando la base contable de empresa en marcha a menos que la Administración tenga intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no tenga otra alternativa realista que hacerlo.

Los responsables del gobierno corporativo son responsables de la supervisión del proceso de preparación y presentación de información financiera del Grupo.

Responsabilidades del auditor en relación con 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 materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe del auditor que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detecte una representación incorrecta material cuando exista. Las representaciones incorrectas pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, se podría esperar razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas materiales en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una representación incorrecta material debido a fraude es más elevado que en el caso de una representación incorrecta material debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, representaciones intencionadamente erróneas o el caso omiso del control interno.

- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.

- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de empresa en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe del auditor sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe del auditor. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser una empresa en marcha.

- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.

- Planificamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada con respecto a la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como una base para formarnos una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables por la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para los fines de una auditoría de grupo. Somos los únicos responsables por nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno corporativo, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno corporativo una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y comunicado todas las relaciones y demás asuntos de los que se puede esperar razonablemente afecten nuestra independencia y, en su caso, las medidas adoptadas para eliminar las amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre los asuntos que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno corporativo, determinamos los que han sido de mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros consolidados del año actual y que son, en consecuencia, los asuntos clave de la auditoría. Describimos esos asuntos en nuestro informe del auditor salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente el asunto o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que un asunto no se debiera comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

Otros asuntos

El Colegio de Contadores de Chile A.G. aprobó que las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile adopten integralmente y sin reservas las Normas Internacionales de Auditoría emitidas por el International Auditing and Assurance Standards Board para las auditorías de estados financieros preparados por el año iniciado a partir del 1 de enero de 2025.

La auditoría a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2024 fue efectuada de acuerdo con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile vigentes a esa fecha. Sobre dichos estados financieros consolidados emitimos una opinión sin modificaciones con fecha 30 de enero de 2025.

DocuSigned by:
29A251EE1C8442C...

Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Notas	Página
1 - Información general	1
2 - Resumen de principales políticas contables	5
2.1. Bases de preparación	5
2.2. Bases de consolidación	6
2.3. Transacciones en moneda extranjera	7
2.4. Propiedades, plantas y equipos	8
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía	9
2.6. Costos por intereses	9
2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros	9
2.8. Activos financieros	9
2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos	10
2.10. Inventarios	11
2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	11
2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo	11
2.13. Capital emitido	12
2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	12
2.15. Préstamos que devengan intereses	12
2.16. Impuestos corrientes y diferidos	12
2.17. Beneficios a los empleados	13
2.18. Provisiones	14
2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes	14
2.20. Arrendamientos	15
2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	16
2.22. Mantenimiento	16
2.23. Medioambiente	17
3 - Gestión del riesgo financiero	17
3.1. Factores de riesgo financiero	17
3.2. Gestión del riesgo del capital	30
3.3. Estimación del valor razonable	30
4 - Estimaciones y juicios contables	32
5 - Información por segmentos	35
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo	36
7 - Instrumentos financieros	37
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	38
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas	40
10 - Inventarios	41
11 - Otros activos financieros	42
12 - Otros activos no financieros	44
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	45
14 - Inversiones en subsidiarias	46
15 –Activos intangibles distintos de la plusvalía	49
16 - Propiedades, plantas y equipos	51
17 - Impuestos corrientes y diferidos	57
18 – Otros Pasivos financieros	61
19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	69
20 - Otras provisiones	70
21 - Otros pasivos no financieros	71
22 – Provisiones por beneficios a los empleados	73
23 - Cuentas por pagar, no corrientes	76
24 - Patrimonio	77
25 - Ingresos de actividades ordinarias	85
26 - Costos y gastos por naturaleza	85
27 - Otros ingresos, por función	87
28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio	87
29 – Ganancia por acción	95
30 - Contingencias	96
31 - Compromisos	120
32 – Transacciones con partes relacionadas	123
33 - Pagos basados en acciones	125
34 - Estado de flujo de efectivo	128
35 – Medioambiente	131
36 – Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros	133

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS

	Nota	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
		MUS$	MUS$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	2.150.113	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	70.544	67.295
Otros activos no financieros, corrientes	12	236.071	203.661
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.381.869	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	7	25
Inventarios corrientes	10	458.566	438.530
Activos por impuestos corrientes	17	75.704	40.275
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		4.372.874	3.871.281
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	10.338	29.138
Total activos corrientes		4.383.212	3.900.419
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	52.139	53.772
Otros activos no financieros, no corrientes	12	93.517	89.416
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	13.950	12.342
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.129.961	1.000.170
Propiedades, plantas y equipos	16	11.947.014	10.186.697
Activos por impuestos diferidos	17	21.098	10.549
Total activos no corrientes		13.257.679	11.352.946
Total activos		17.640.891	15.253.365

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
		MUS$	MUS$
PASIVOS			
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	745.303	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	2.684.846	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	7.707	12.875
Otras provisiones, corrientes	20	8.413	14.221
Pasivos por impuestos corrientes	17	31.950	6.281
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	3.816.175	3.488.680
Total pasivos corrientes		7.294.394	6.290.842
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	7.343.223	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	471.208	491.762
Otras provisiones, no corrientes	20	674.611	623.846
Pasivo por impuestos diferidos	17	338.674	312.677
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	181.579	167.427
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	—	140.244
Total pasivos no corrientes		9.009.295	8.251.194
Total pasivos		16.303.689	14.542.036
PATRIMONIO			
Capital emitido	24	4.418.110	5.003.534
Ganancias acumuladas	24	2.170.280	1.148.291
Otras participaciones en el patrimonio	24	39	39
Otras reservas	24	(5.242.835)	(5.428.597)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		1.345.594	723.267
Participaciones no controladoras	14	(8.392)	(11.938)
Total patrimonio		1.337.202	711.329
Total patrimonio y pasivos		17.640.891	15.253.365

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 2025	2024
		MUS$	MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	5 - 25	14.265.056	12.833.043
Costo de ventas	26	(10.104.884)	(9.565.899)
Ganancia bruta		4.160.172	3.267.144
Otros ingresos, por función	27	229.934	200.669
Costos de distribución	26	(578.971)	(606.207)
Gastos de administración	26	(870.484)	(824.493)
Otros gastos, por función	26	(603.912)	(459.842)
Otras ganancias (pérdidas)		(1.201)	(36.223)
Ganancia de actividades operacionales		2.335.538	1.541.048
Ingresos financieros		146.275	142.411
Costos financieros	26	(721.416)	(881.950)
Diferencias de cambio		(141.485)	172.917
Resultado por unidades de reajuste		(294)	19.508
Ganancia antes de impuestos		1.618.618	993.934
Ingresos (Gastos) por impuesto a las ganancias	17	(155.057)	(16.489)
GANANCIA DEL EJERCICIO		1.463.561	977.445
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora		1.459.984	976.972
Ganancia atribuible a participaciones no controladoras	14	3.577	473
GANANCIA DEL EJERCICIO		1.463.561	977.445
GANANCIA POR ACCIÓN			
Ganancia básicas por acción (US$)	29	0,002477	0,001616
Ganancia diluidas por acción (US$)	29	0,002477	0,001616

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 2025	2024
		MUS$	MUS$
GANANCIA DEL EJERCICIO		1.463.561	977.445
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	24	(17.216)	(21.769)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(17.216)	(21.769)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Ganancias/(Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		218.543	(379.186)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		218.543	(379.186)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	24	(390)	26.680
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	24	(5.854)	(40.898)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(6.244)	(14.218)
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
(Pérdidas) por cambios en el valor del dinero de opciones	24	(37.331)	(34.568)
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones	24	47.126	37.265
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		9.795	2.697
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		222.094	(390.707)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		204.878	(412.476)
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	662	909
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		662	909
Total otro resultado integral		205.540	(411.567)
Total resultado integral		1.669.101	565.878
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		1.665.251	565.547
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		3.850	331
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		1.669.101	565.878

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 2025		5.003.534	39	—	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	37.235	(1.169.506)	(5.428.597)	1.148.291	723.267	(11.938)	711.329
Cambios en patrimonio															
Resultado integral Ganancia	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.459.984	1.459.984	3.577	1.463.561
Otro resultado integral		—	—	—	218.266	(6.244)	9.795	(16.550)	—	—	205.267	—	205.267	273	205.540
Total resultado integral		—	—	—	218.266	(6.244)	9.795	(16.550)	—	—	205.267	1.459.984	1.665.251	3.850	1.669.101
Transacciones con los accionistas															
Dividendos	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(437.995)	(437.995)	—	(437.995)
Incremento (disminución) por transacción acciones propias en cartera	24 (d)	(585.424)	—	585.424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-34	—	—	(585.424)	—	—	—	—	—	(19.505)	(19.505)	—	(604.929)	(304)	(605.233)
Total transacciones con los accionistas		(585.424)	—	—	—	—	—	—	—	(19.505)	(19.505)	(437.995)	(1.042.924)	(304)	(1.043.228)
Saldos al 31 de diciembre de 2025		4.418.110	39	—	(3.991.394)	(59.140)	45.439	(85.964)	37.235	(1.189.011)	(5.242.835)	2.170.280	1.345.594	(8.392)	1.337.202

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 2024		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
Cambios en patrimonio															
Resultado integral Ganancia	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976.972	976.972	473	977.445
Otro resultado integral		—	—	—	(379.049)	(14.218)	2.697	(20.855)	—	—	(411.425)	—	(411.425)	(142)	(411.567)
Total resultado integral		—	—	—	(379.049)	(14.218)	2.697	(20.855)	—	—	(411.425)	976.972	565.547	331	565.878
Transacciones con los accionistas															
Dividendos	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(293.092)	(293.092)	—	(293.092)
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24 -33	—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	—	510	(242)	268
Total transacciones con los accionistas		—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	(293.092)	(292.582)	(242)	(292.824)
Saldos al 31 de diciembre de 2024		5.003.534	39	—	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	37.235	(1.169.506)	(5.428.597)	1.148.291	723.267	(11.938)	711.329

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 - MÉTODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025	2024
		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		15.518.592	14.037.848
Otros cobros por actividades de operación		192.905	212.750
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(9.564.720)	(9.458.249)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.830.249)	(1.419.825)
Otros pagos por actividades de operación		(386.561)	(344.911)
Impuestos a las ganancias pagados		(144.987)	(43.439)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(47.884)	122.153
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		3.737.096	3.106.327
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		102.031	97.303
Compras de propiedades, planta y equipo	34	(1.775.818)	(1.325.463)
Compras de activos intangibles	34	(104.483)	(94.412)
Intereses recibidos		136.429	118.437
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	62.018	34.469
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(1.579.823)	(1.169.666)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad	24	(584.837)	—
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	34	1.349.140	1.750.060
Reembolsos de préstamos	34	(1.023.072)	(2.004.542)
Pagos de pasivos por arrendamientos	34	(463.358)	(344.038)
Dividendos pagados	34	(605.181)	(174.838)
Intereses pagados	34	(600.740)	(717.634)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(91.525)	(73.869)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		(2.019.573)	(1.564.861)
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		137.700	371.800
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		54.625	(128.773)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		192.325	243.027
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.957.788	1.714.761
EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	2.150.113	1.957.788

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 2025

NOTA 1 - INFORMACIÓN 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. Además, durante el tercer trimestre de 2024, LATAM volvió a listar sus American Depositary Receipts ("ADRs") en la Bolsa de Nueva York (New York Stock Exchange, "NYSE") de los Estados Unidos de América.

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 2025 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 574.219.895.457 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 574.215.983.709 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, y la modificación de los estatutos de la Sociedad para dar cuenta de dicha reducción de capital de pleno derecho, acordada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 25 de abril de 2024, reducida a escritura pública de fecha 25 de abril de 2024, otorgada en la Notaría de Santiago de don Luis Eduardo Rodríguez Burr, un extracto de la cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 44.323 número 18.314 correspondiente al año 2024, y fue publicado en el Diario Oficial de fecha 29 de mayo de 2024. Adicionalmente, la actual composición del capital social considera también la cancelación anticipada de 30.221.893.878 acciones de propia emisión (con la consecuente disminución del capital social en la suma de US$585.424.212) adquiridas por la sociedad bajo los programas de recompra de acciones de propia emisión aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de fechas 17 de marzo y 26 de junio de 2025. Dicha cancelación anticipada de acciones y consecuente disminución de capital fue acordada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 17 de octubre de 2025, cuya acta fue reducida a escritura pública con fecha 17 de octubre de 2025, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello, un extracto de la cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 105.884 número 39.532 correspondiente al año 2025, y fue publicado en el Diario Oficial de fecha 15 de noviembre de 2025.

Producto de dicha cancelación anticipada de acciones y consecuente disminución de capital, el capital social de la Compañía se ha ajustado desde la suma de US$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie sin valor nominal.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2025 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 20,99%, Delta Air Lines con 10,57% y Qatar Airways con un 10,56% de la propiedad.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad contaba con un total de 2.061 accionistas en su registro. A esta fecha, aproximadamente un 8,57% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2025, el grupo LATAM tuvo un promedio de 39.877 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 41.125 personas, distribuidas en 5.483 empleados de Administración, 20.883 en Operaciones, 9.868 Tripulantes de Cabina y 4.891 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 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
				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	100,0000	100,0000
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
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	Faisán Finance DAC (*)	Irlanda	US$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	Brasil	BRL	63,0987	36,9013	100,0000	63,0987	36,9013	100,0000

(*) Las filiales no presentan operaciones.

(**) Al 31 de diciembre de 2025, 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

		Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
RUT	Sociedad	Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2025	2024
		MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	Ganancia/(pérdida)	
								MUS$	MUS$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	549.409	2.048.197	(1.117.168)	462.748	1.933.499	(1.092.261)	(36.835)	(122.763)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	529.475	418.988	110.487	437.768	366.089	16.930	38.808	22.861
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	578.756	318.492	260.264	490.550	263.747	226.803	34.617	27.238
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	16.818	12.333	4.485	14.806	14.844	(38)	135	(813)
Extranjera	Connecta Corporation	37.884	10.717	27.167	47.583	15.255	32.328	(5.161)	(5.936)
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	19.264	15.291	3.973	18.752	15.582	3.169	802	977
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	234.376	141.333	93.043	238.354	121.609	116.745	(21.983)	(10.064)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	30.055	18.951	11.104	25.783	19.771	6.005	4.256	3.675
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	264.655	145.918	(45.855)	208.807	116.796	(66.907)	21.728	6.010
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1.208	48	1.160	1.184	48	1.136	25	(53)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.485	1.060	425	1.238	740	498	(64)	205
Extranjera	Latam Finance Limited	111	208.620	(208.509)	112	208.620	(208.508)	(1)	(1)
Extranjera	Professional Airline Services INC.	11.382	2.084	9.298	8.508	1.660	6.848	2.449	1.960
Extranjera	Jarletul S.A.	9	1.101	(1.092)	12	1.101	(1.089)	(3)	(4)
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	95	—	95	93	—	93	2	—
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	338	1.225	(887)	358	1.243	(885)	(2)	(2)
Extranjera	Latam Travel S.A.	4.323	1.807	2.516	3.847	1.623	2.091	422	(3.563)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	4.963.316	3.167.385	1.794.199	4.070.469	2.557.042	1.512.327	553.684	673.648

(*) 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) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai; (3) Jin Shan 16 y (4) Star Rising Aviation 45 Limited, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2024 y 31 de diciembre de 2025, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha 18 de marzo de 2024, se llevó a cabo una disminución de capital en Inversiones Aéreas S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas en la suma de MUS$175.140. Como consecuencia de esta disminución de capital, el número de acciones se redujo en 6.634.496, sin modificar la participación original de sus accionistas. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 14 de mayo de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS$45.271, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holdco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

- Con fecha 17 de septiembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. adquirió en 1 Euro, el 100% de los derechos de la sociedad Faisán Finance Designates Activity, domiciliada en Irlanda, con el objeto de adquirir, administrar, financiar y refinanciar, entre otros.

- Con fecha 8 de noviembre de 2024, el Directorio de la filial Connecta Corporation acordó la distribución y pago de dividendos por MUS$19.000 a Lan Cargo S.A., como único accionista. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024 de filial Lan Argentina S.A., se acordó condonar la deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas, y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase "B", reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS$1.019 al 15 de diciembre de 2024. En esta misma Asamblea se aprobó reformar el Estatuto Social para reemplazar la totalidad de las acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024, de la filial Inversora Cordillera S.A., se acordó condonar la deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas,y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase "A", reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS$8.580. En esta misma Asamblea se aprobó reformar el Estatuto Social para eliminar y reemplazar acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 17 de diciembre de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS$18.544, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

- Con fecha 27 de enero de 2025, Transportes Aéreos del Mercosur S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS$6.056 (MUS$5.752 pagado a TAM S.A. y MUS$304 pagado a participaciones no controladoras), correspondiente a utilidades del ejercicio 2024. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

- Con fecha 3 de febrero de 2025, se realizó un aumento de capital en Americonsult de Costa Rica S.A., a través del aporte de Americonsult, S.A. de C.V. de cuentas por cobrar por MUS$489; 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 febrero de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en TAM S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas y reservas legales, en la suma de MUS$670.075. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 28 de febrero de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en TAM Linhas Aéreas S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas y reservas legales, en la suma de MUS$695.701. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 17 de marzo de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en Inversora Cordillera S.A. a través de la absorción de pérdidas en la suma de MUS$4.542. 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 31 de marzo de 2025, se informa el cierre Laser Cargo S.R.L. y Consorcio Fast Air Laser Cargo UTE, sin generar ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 25 de abril de 2025, la compañía Atlantic Aviation Investment LLC. fue liquidada y su controladora Lan Pax Group S.A. adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Esta transacción se realizó entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo anterior no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 5 de agosto de 2025, se disuelve legalmente Americonsult de Guatemala, sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 28 de agosto de 2025, se disuelve legalmente Americonsult de Costa Rica S.A., sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 9 de septiembre de 2025, TAM S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS$105.376 (MUS$95.684 pagado a LATAM Airlines Group S.A. y MUS$9.692 pagado a Holdco I S.A.), correspondiente a utilidades del ejercicio 2025. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

- Con fecha 29 de octubre de 2025, se realiza fusión de Multiplus Corretora de Seguros Limitada y Prismah Fidelidade Limitada con TAM Linhas Aéreas S.A., sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 29 de octubre de 2025, TP Franchising Limitada ha sido absorbida por Fidelidade Viagens e turismo S.A., producto de esto, adquirió todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Esta transacción se realizó entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo anterior no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 14 de noviembre de 2025, se realizó un aumento de capital en Prime Cargo SpA., por parte de Lan Cargo S.A. por MUS$4.077 como único accionista. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 16 de diciembre de 2025, TAM S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS$366.788 (MUS$323.578 pagado a LATAM Airlines Group S.A. y MUS$43.210 pagado a Holdco I S.A.), correspondiente a utilidades del ejercicio 2025. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

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. y Filiales al 31 de diciembre de 2025 y 2024, 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 2024, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2025.

(a) Aplicación nuevas normas año 2025:

Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2025:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a la NIC 21: Ausencia de convertibilidad.	Agosto 2023	01/01/2025

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2025, 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 2025:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
NIIF 18: Presentación y revelaciones en los estados financieros	Abril 2024	01/01/2027
Enmienda a la NIIF 9 y NIIF 7: Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros	Mayo 2024	01/01/2026
NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones	Mayo 2024	01/01/2027
Modificaciones a los Ejemplos Ilustrativos sobre NIIF 7, NIIF 18, NIC 1, NIC 8, NIC 36 y NIC 37: Revelaciones sobre Incertidumbres en los Estados Financieros.	Noviembre 2025	01/01/2027

La administración de la Sociedad se encuentra evaluando los impactos que puede tener sobre los estados financieros consolidados la aplicación de la NIIF 18 Presentación y revelaciones en los estados financieros. Además, se estima que la adopción de la NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones; y de las enmiendas a la NIIF 9 y NIIF 7, no tendrá efectos significativos en los estados financieros consolidados de la sociedad en el ejercicio de su primera adopción.

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 período o del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.

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. Cuando no exista intercambiabilidad entre dos monedas en la fecha de medición, se estimará la tasa de cambio de contado en esa fecha. 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 Coberturas del flujo de efectivo.

(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 fueron reconocidas en las “Ganancias/(Pérdidas) acumuladas” consolidadas.

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 "Ganancias/(Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos".

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 ventas" 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 millas que forma parte de TAM Linhas Aereas S.A.

(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 que no cumplen los requisitos para su capitalización 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 períodos o ejercicios en que la partida protegida impacta resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en 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 esta 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 por 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 y el cumplimiento de los acuerdos contractuales a la fecha de cierre de los presentes estados financieros.

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 a "Ganancias acumuladas". 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. Cuando 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", cuyo objetivo es asegurar que los grupos multinacionales estén sujetos a una tasa impositiva efectiva mínima del 15%.

Con base en los análisis realizados, el Grupo ha concluido que, con excepción de Brasil e Irlanda, ninguna entidad, establecimiento permanente o vehículo del Grupo LATAM presenta impactos financieros derivados de la aplicación de las Reglas GloBE al 31 de diciembre de 2025, ya sea porque se encuentran fuera del alcance de dichas reglas (al no cumplir con los criterios para ser considerados "Constituent Entities") o porque están ubicados en jurisdicciones que, a la fecha, no han implementado la normativa del Pilar Dos.

En relación con Brasil e Irlanda, si bien las entidades jurídicas locales se encuentran dentro del alcance del Pilar Dos y, por tanto, sujetas a obligaciones de cumplimiento tributario, los análisis efectuados a la fecha indican que no se espera un impacto material en los resultados del Grupo. En consecuencia, al cierre de los presentes estados financieros, no se ha reconocido gasto por impuesto a la renta relacionado con el Pilar Dos.

Dada la complejidad y el carácter evolutivo de esta nueva legislación, el Grupo LATAM continúa evaluando de manera permanente los posibles impactos derivados de la implementación del Pilar Dos, en particular ante eventuales cambios regulatorios en jurisdicciones que actualmente no han adoptado estas reglas o frente a la necesidad de actualizar el análisis respecto de entidades legales y establecimientos permanentes calificados como "Constituent Entities".

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, relativa al reconocimiento y revelación sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a las ganancias del Pilar Dos.

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

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de

cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en Otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

(e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

(i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;

(ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y

(iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro “Otros activos no financieros, corrientes” en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas LATAM Pass, las cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional, la Sociedad vende las mencionadas millas LATAM Pass a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas a sus clientes.

Para reflejar las millas acumuladas por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) millas otorgadas directamente por LATAM Airlines Group S.A. y (2) millas otorgadas a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas otorgadas directamente por LATAM Airlines Group S.A.

En este caso las millas se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar las millas acreditadas directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas otorgadas a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas acreditadas 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 las millas otorgadas 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 las millas acreditadas 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 son acreditadas.

Cuando las millas son canjeadas 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 que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas efectivamente canjeadas 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 Airlines Group S.A. y Filiales 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 Airlines Group S.A. y Filiales 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; y 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 período o 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 2025, la Sociedad reconoció perdidas por MMUS$19,1 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 2024, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS$18,1 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a MMUS$14,0. Al cierre de diciembre de 2024, este valor de mercado era de MMUS$7,7.

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2025 (*)	Vencimientos				
	Q126	Q226	Q326	Q426	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	48%	39%	26%	17%	32%

Posiciones al 31 de diciembre de 2024 (*)	Vencimientos				
	Q125	Q225	Q325	Q425	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	51%	47%	34%	30%	41%

(*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la estrategia 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 2025 y al cierre de diciembre del año 2024. 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 2026.

Precio de referencia (US$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2025 efectos en patrimonio (MMUS$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efectos en patrimonio (MMUS$)
+5	+17,6	+15,7
-5	-15,1	-12,8

Dada la estructura de cobertura de combustible al cuarto trimestre del año 2025, 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$142,0 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$131,5 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 2025, la Sociedad reconoció perdidas por MMUS$22,1 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio. Al cierre de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS$10,0 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejada en la diferencia de cambio.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MMUS$2,7. Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados FX de cobertura fue de MMUS$3,1. Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS$355. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS$165.

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 2025 (MMUS$)	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (MMUS$)
-10%	-7,9	-3,6
+10%	+10,9	+1,0

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 activos y 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 2025 (MMUS$)	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2024 (MMUS$)
-10%	-59,7	-54,7
+10%	+59,7	+54,7

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 cambio por 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 2025 (MMUS$)	Efecto al 31 de diciembre de 2024 (MMUS$)
-10%	+368,74	+318,51
+10%	-301,70	-260,60

(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”).

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, todos los contratos mantienen exposición a tasa SOFR.

Mitigación:

Actualmente un 66% (76% al 31 de diciembre 2024) de la deuda posee tasa fija. 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 2025, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos. Al cierre de diciembre de 2024, no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no mantiene derivados de tasas de interés vigente, al 31 de diciembre de 2024 la Sociedad el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés vigentes ascendía a MMUS$4,68.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por US$2,2 millones asociados al arrendamiento de algunos aviones. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un aumento en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por MMUS$0,1 asociados al arrendamiento de aviones. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS$2,0. Al cierre de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS$1,9.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía reconoció vencimientos de derivados asociados a rentas operacionales de aeronaves por MMUS$2,2. Al 31 de diciembre de 2024 la Compañía reconoció vencimientos de derivados asociados a rentas operacionales de aeronaves por MMUS$0,1.

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 2025 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS$)
+100 puntos base	-14,35	-9,28
-100 puntos base	+14,35	+9,28

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.

Aumento (disminución) de curva de tasas de interés	Posición al 31 de diciembre de 2025 efecto en patrimonio (MMUS$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efecto en patrimonio (MMUS$)
+100 puntos base	—	+5,9
-100 puntos base	—	-6,3

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) verticalmente 100 puntos básicos la curva de tasa de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones históricas del mercado.

La hipótesis de cálculo de la sensibilidad debe asumir que las curvas futuras de tasa de interés no reflejarán necesariamente el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de las tasas de interés es dinámica a lo largo del tiempo.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no registró pérdidas por inefectividad 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 2025 ha experimentado un aumento del 20% en comparación con el saldo registrado al 31 de diciembre de 2024, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) aumentando un 22% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 22%, y venta cash 20%. En relación al negocio de carga presentó una disminución en sus operaciones de un 9% respecto a diciembre de 2024. 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. Al cierre de diciembre de 2025, esta registró una disminución de un 12% respecto al cierre de diciembre de 2024, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios informados al Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras y fondos mutuos de corto plazo. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo.

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, Billing Settlement Plan (“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 mitigar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente. 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 2025, el saldo de fondos líquidos es de MMUS$2.150 (MMUS$1.958 al 31 de diciembre de 2024), 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 2025, LATAM mantiene tres líneas rotativas comprometidas por un total de MMUS$1.850, una por un monto de MMUS$800, otra por un monto de MMUS$750 y otra garantizada por motores de repuesto por MMUS$300. Las primeras dos se encuentran totalmente disponibles y la última se encuentra parcialmente girada, teniendo MMUS$25 disponibles para la compañía. De esta manera, el total disponible entre las tres líneas comprometidas asciende a MMUS$1.575. 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 bonos internacionales vigentes. La tercera de estas, está garantizada por motores de repuesto. (Ver Nota 31)

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	3.159	6.266	6.266	202.439	218.130	164.600	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	30.500	140.750	342.500	1.687.375	830.500	3.031.625	2.200.000	Al vencimiento	8,46	7,78
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US$	—	—	—	—	—	—	3	Al vencimiento	1,00	1,00
Obligaciones garantizadas													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US$	5.370	15.576	40.835	40.993	81.342	184.116	146.535	Trimestral	5,38	5,38
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	5.307	15.611	40.740	52.876	—	114.534	99.775	Trimestral/ Mensual	5,81	5,81
0-E	CCB	Irlanda	US$	3.670	10.686	27.597	26.849	199.000	267.802	170.208	Trimestral	5,75	5,75
0-E	BOCOMM	Irlanda	US$	6.149	18.209	46.836	44.371	248.051	363.616	242.188	Trimestral	5,83	5,83
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	5.463	16.383	43.668	16.557	—	82.071	78.956	Trimestral	2,03	1,79
0-E	NATIXIS	Francia	US$	14.707	43.262	108.256	50.467	34.705	251.397	218.473	Trimestral	5,39	5,39
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US$	4.378	13.063	310.081	—	—	327.522	275.012	Al vencimiento	5,94	5,94
Arrendamientos Financieros													
0-E	NATIXIS	Francia	US$	9.409	27.399	70.797	96.349	—	203.954	166.742	Trimestral	6,12	6,12
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	25.763	73.206	148.595	61.763	13.355	322.682	305.863	Trimestral	3,54	2,68
0-E	BOC AVIATION	EE.UU.	US$	1.438	4.175	11.172	11.187	49.887	77.859	52.500	Trimestral	6,31	6,31
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US$	5.952	17.928	54.357	48.204	69.393	195.834	149.983	Mensual	10,46	10,46
	TOTAL			118.106	399.407	1.251.700	2.143.257	1.728.672	5.641.142	4.270.838			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Arrendamiento Financiero													
0-E	Natixis	Francia	US$	510	1.530	9.886	—	—	11.926	11.926	Trimestral	—	—
	TOTAL			510	1.530	9.886	—	—	11.926	11.926			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US$	174.401	577.354	1.272.385	1.027.954	1.829.616	4.881.710	3.574.027	—	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US$	4.726	13.773	36.544	27.416	95.744	178.203	127.549	—	—	—
			CLP	300	878	2.325	2.325	19.758	25.586	22.433	—	—	—
			UF	1.508	4.261	9.817	7.852	6.143	29.581	25.862	—	—	—
			COP	493	1.431	1.305	—	—	3.229	3.028	—	—	—
			EUR	28	24	29	1	—	82	75	—	—	—
			BRL	3.289	9.858	17.971	14.020	10.827	55.965	39.675	—	—	—
			MXN	38	101	84	2	—	225	212	—	—	—
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US$	1.328.751	2.383	—	—	—	1.331.134	1.331.134	—	—	—
			CLP	200.784	1.806	—	—	—	202.590	202.590	—	—	—
			BRL	973.006	649	—	—	—	973.655	973.655	—	—	—
			Otras monedas	173.295	4.172	—	—	—	177.467	177.467	—	—	—
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Qatar Airways	Qatar	US$	—	2.375	—	—	—	2.375	2.375	—	—	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Estados Unidos	US$	—	5.332	—	—	—	5.332	5.332	—	—	—
	Total			2.860.619	624.397	1.340.460	1.079.570	1.962.088	7.867.134	6.485.414			
	Total consolidado			2.979.235	1.025.334	2.602.046	3.222.827	3.690.760	13.520.202	10.768.178			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Obligaciones con el Público													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	2.970	5.889	5.889	167.830	182.578	147.217	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	—	203.875	407.750	1.107.750	1.455.125	3.174.500	2.100.000	Al vencimiento	10,69	9,71
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$	5.996	17.263	45.343	43.928	104.940	217.470	159.624	Trimestral	6,03	6,03
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	5.770	17.015	43.945	41.683	33.697	142.110	115.727	Trimestral/ Mensual	7,73	7,73
0-E	BOCOMM	Irlanda	US$	2.724	8.158	20.911	19.790	110.277	161.860	100.000	Trimestral	6,42	6,42
Otras obligaciones garantizadas													
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	5.447	16.392	43.700	38.590	14	104.143	99.109	Trimestral	2,29	2,05
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US$	4.097	13.097	35.021	292.571	—	344.786	275.012	Al vencimiento	6,63	6,63
Arrendamientos Financieros													
0-E	NATIXIS	Francia	US$	10.319	29.916	77.088	112.238	24.493	254.054	191.383	Trimestral	6,73	6,73
0-E	US BANK	EE.UU.	US$	11.210	6.710	—	—	—	17.920	17.492	Trimestral	4,88	3,40
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	36.227	82.640	180.932	108.316	36.702	444.817	413.072	Trimestral	4,00	3,17
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US$	5.981	18.001	51.307	60.431	86.947	222.667	161.870	Mensual	10,71	10,71
	TOTAL			87.771	416.037	911.886	1.831.186	2.020.031	5.266.911	3.780.509			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Arrendamiento Financiero													
0-E	Natixis	Francia	US$	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	13.966	Trimestral	—	—
	TOTAL			510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	13.966			

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024
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	Anual Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US$	144.076	507.305	1.171.362	958.537	1.718.984	4.500.264	3.174.757	—	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US$	3.717	11.276	31.723	27.462	90.051	164.229	88.854	—	—	—
			CLP	1.535	4.604	11.441	10.263	29.935	57.778	36.151	—	—	—
			UF	1.264	3.757	9.241	6.523	3.631	24.416	21.425	—	—	—
			COP	344	1.016	1.784	56	—	3.200	2.829	—	—	—
			EUR	31	92	58	8	—	189	183	—	—	—
			BRL	3.072	8.322	18.727	12.425	18.256	60.802	38.082	—	—	—
			MXN	87	217	11	—	—	315	299	—	—	—
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US$	1.291.259	6.478	—	—	—	1.297.737	709.933	—	—	—
			CLP	65.753	193	—	—	—	65.946	64.317	—	—	—
			BRL	224.513	6.621	—	—	—	231.134	409.474	—	—	—
			Otras monedas	172.749	4.534	—	—	—	177.283	118.189	—	—	—
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes													
Extranjera	Qatar Airways	Qatar	US$	—	3.576	—	—	—	3.576	3.576	—	—	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Estados Unidos	US$	—	9.299	—	—	—	9.299	9.299	—	—	—
	Total			1.908.400	567.290	1.244.347	1.015.274	1.860.857	6.596.168	4.677.368			
	Total consolidado			1.996.681	984.857	2.160.313	2.854.306	3.880.888	11.877.045	8.471.843			

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 2025, la Sociedad no mantiene garantías correspondientes a transacciones de derivados. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía garantías por MMUS$0,5 correspondientes 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 2025, la Sociedad tiene un rating en escala nacional de A con perspectiva positiva por Fitch y un rating de A- con perspectiva positiva por Feller. En escala Internacional, tiene un rating de BB con perspectiva positiva por Standard & Poor's, un rating de Ba2 con perspectiva estable por Moody's y un rating de BB con perspectiva positiva por Fitch.

3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2025, 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 derivados de combustible,
- Contratos de derivados de moneda,
- Contratos de derivados de tasas de interés.

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 2025				Al 31 de diciembre de 2024			
		Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
	Valor justo	Nivel I	Nivel II	Nivel III	Valor justo	Nivel I	Nivel II	Nivel III
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	140.343	140.343	—	—	77.313	77.313	—	—
Fondos mutuos corto plazo	140.343	140.343	—	—	77.313	77.313	—	—
Otros activos financieros, corriente	16.699	—	16.699	—	15.565	—	15.565	—
Valor justo derivados tasa de interés	—	—	—	—	4.676		4.676	—
Valor justo derivados de combustible	14.009	—	14.009	—	7.747	—	7.747	—
Valor justo derivados de moneda extranjera	2.690	—	2.690	—	3.142	—	3.142	—
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	—	—	—	—	—	—	—	—
Valor justo derivados moneda extranjera	—	—	—	—	—	—	—	—

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2025, 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 2025		Al 31 de diciembre de 2024	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.009.770	2.009.770	1.880.475	1.880.475
Efectivo en caja	2.059	2.059	1.885	1.885
Saldos en bancos	761.242	761.242	664.173	664.173
Overnight	47.386	47.386	103.761	103.761
Depósitos a plazo	1.199.083	1.199.083	1.110.656	1.110.656
Otros activos financieros, corrientes	53.845	53.845	51.730	51.730
Otros activos financieros	53.845	53.845	51.730	51.730
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.381.869	1.381.869	1.163.707	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	7	25	25
Otros activos financieros, no corrientes	52.139	52.139	53.772	53.772
Cuentas por cobrar, no corrientes	13.950	13.950	12.342	12.342
Otros pasivos financieros, corrientes	745.303	922.837	635.213	837.181
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.684.846	2.684.846	2.133.572	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.707	7.707	12.875	12.875
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.343.223	7.058.956	6.515.238	6.361.620
Cuentas por pagar, no corrientes	471.208	471.208	491.762	491.762

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 y depósitos a plazo, 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. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe en que el valor en libros de la unidad generadora de efectivo (UGE) exceda su importe recuperable.

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, tasa de inflación, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante por parte de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con los pronósticos de la Compañía aprobados por la administración. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza las estimaciones al menos una vez al año y cuando se estime necesario, 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 las estrategias de planificación fiscal, 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 tickets aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de tickets 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 tickets 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 2025 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS$2.323.221 (MUS$2.012.661 al 31 de diciembre 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de caducidad se traduciría en un impacto de hasta MUS$12.059 mensual (MUS$10.016 al 31 de diciembre 2024).

(e) Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage.

Al 31 de diciembre de 2025 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass de países de habla hispana alcanzan un total de MUS$893.681 (MUS$949.495 al 31 de diciembre de 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS$35.441 en los resultados de 2025 (MUS$33.479 al 31 de diciembre de 2024). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil alcanzan un total de MUS$280.182 al 31 de diciembre de 2025 (MUS$203.058 al 31 de diciembre de 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS$9.642 en los resultados de 2025 (MUS$5.537 al 31 de diciembre de 2024).

La gerencia, con la asistencia de un especialista externo, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo estadístico, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

A contar del 1 de enero de 2025, el programa LATAM Pass Brasil ha cambiado la denominación de su unidad de acumulación y canje, adoptando el nombre "millas LATAM Pass" en lugar de "puntos LATAM Pass".

(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

En 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 y modificados desde el año 2022 en adelante utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.

i) Tasa de descuento

Para determinar el valor presente de los pagos de arrendamiento la Sociedad utiliza la tasa implícita en los contratos cuando es fácilmente determinable. En caso contrario, utiliza la tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio 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 2025 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS$132 (MMUS$119 al 31 de diciembre de 2024).

ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

NOTA 5 - INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2025, 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	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Perú	1.285.674	1.127.532
Argentina	317.246	239.369
EE.UU.	1.446.087	1.324.008
Europa	1.100.178	957.042
Colombia	741.889	669.206
Brasil	6.098.633	5.512.471
Ecuador	390.575	364.960
Chile	2.121.331	1.927.847
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	763.443	710.608
Ingresos de las actividades ordinarias	14.265.056	12.833.043
Otros ingresos de operación	229.934	200.669

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Efectivo en caja	2.059	1.885
Saldos en bancos (1)	761.242	664.173
Overnight	47.386	103.761
Total efectivo	810.687	769.819
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	1.199.083	1.110.656
Fondos mutuos	140.343	77.313
Total equivalentes al efectivo	1.339.426	1.187.969
Total efectivo y equivalentes al efectivo	2.150.113	1.957.788

(1) Al 31 de diciembre de 2025, dentro del ítem saldos en bancos MUS$702.802 corresponden a cuentas bancarias que generan intereses diarios o mensuales a la Compañía (MUS$590.463 al 31 de diciembre de 2024).

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Peso argentino	3.354	4.228
Real brasileño	645.620	347.041
Peso chileno	207.892	17.943
Peso colombiano	36.212	19.042
Euro	20.350	15.721
Dólar estadounidense	1.181.897	1.508.548
Libra esterlina	2.174	2.069
Peso mexicano	6.335	4.222
Yuan de la R.P. China	18.781	21.585
Sol Peruano	13.465	6.297
Otras monedas	14.033	11.092
Total	2.150.113	1.957.788

NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2025

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	2.009.770	140.343	—	2.150.113
Otros activos financieros, corrientes	53.845	—	16.699	70.544
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.381.869	—	—	1.381.869
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	—	—	7
Otros activos financieros, no corrientes	52.139	—	—	52.139
Cuentas por cobrar, no corrientes	13.950	—	—	13.950
Total	3.511.580	140.343	16.699	3.668.622

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total
	MUS$	MUS$	MUS$
Otros pasivos financieros, corrientes	745.303	—	745.303
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.684.846	—	2.684.846
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.707	—	7.707
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.343.223	—	7.343.223
Cuentas por pagar, no corrientes	471.208	—	471.208
Total	11.252.287	—	11.252.287

Al 31 de diciembre de 2024

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	1.880.475	77.313	—	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	51.730	—	15.565	67.295
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.163.707	—	—	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	25	—	—	25
Otros activos financieros, no corrientes	53.772	—	—	53.772
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.342	—	—	12.342
Total	3.162.051	77.313	15.565	3.254.929

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total
	MUS$	MUS$	MUS$
Otros pasivos financieros, corrientes	635.213	—	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.133.572	—	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12.875	—	12.875
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.515.238	—	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	491.762	—	491.762
Total	9.788.660	—	9.788.660

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Deudores comerciales	1.364.217	1.132.923
Otras cuentas por cobrar	80.919	99.063
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	1.445.136	1.231.986
Menos: Pérdida crediticia esperada	(49.317)	(55.937)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	1.395.819	1.176.049
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(13.950)	(12.342)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.381.869	1.163.707

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.

	Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
Madurez de la cartera	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%	1.282.005	(10.115)	1%	961.457	(12.550)
De 1 a 90 días	1%	38.644	(545)	1%	122.350	(1.438)
de 91 a 180 días	25%	4.174	(1.047)	15%	6.510	(978)
de 181 a 360 días	35%	2.749	(965)	67%	4.960	(3.325)
más de 360 días	100%	36.645	(36.645)	100%	37.646	(37.646)
Total		1.364.217	(49.317)		1.132.923	(55.937)

(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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Peso argentino	6.753	8.968
Real brasileño	974.451	722.208
Peso chileno	102.118	71.628
Peso colombiano	23.245	16.032
Euro	65.264	96.438
Dólar estadounidense	187.381	224.169
Dólar australiano	3.681	5.457
Yen japonés	4.057	4.998
Libra esterlina	6.134	8.488
Otras monedas	22.735	17.663
Total	1.395.819	1.176.049

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 2024	(64.778)	4.578	4.263	(55.937)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	(55.937)	6.836	(216)	(49.317)

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 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
	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	1.364.217	(49.317)	1.314.900	1.132.923	(55.937)	1.076.986
Otras cuentas por cobrar	80.919	—	80.919	99.063	—	99.063

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
					MUS$	MUS$
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	—	2
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	—	21
76.115.378-1	Costa Verde Portafolio S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	7	2
	Total activos corrientes				7	25

(b) Cuentas por pagar

					Pasivos corrientes	
RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
					MUS$	MUS$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US$	2.375	3.576
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US$	5.332	9.299
	Total pasivos corrientes				7.707	12.875

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 2025 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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Existencias técnicas (*)	415.141	390.259
Existencias no técnicas (**)	43.425	48.271
Total	458.566	438.530

(*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de manutención tanto propio como de terceros.

(**) Consumibles 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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	84.136	76.167
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	8.991	8.700
Total	93.127	84.867

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2025 la Sociedad registró MUS$295.782 (MUS$281.792 al 31 de diciembre de 2024) 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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
(1) Otros activos financieros						
Depósitos en garantía (aeronaves)	25.014	23.057	35.525	32.214	60.539	55.271
Garantías por márgenes de derivados	—	466	—	—	—	466
Otras inversiones	—	—	493	493	493	493
Otras garantías otorgadas	28.831	28.207	16.121	21.065	44.952	49.272
Subtotal otros activos financieros	53.845	51.730	52.139	53.772	105.984	105.502
(2) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de tasa de interés	—	4.676	—	—	—	4.676
Valor justo de derivados de moneda extranjera	2.690	3.142	—	—	2.690	3.142
Valor justo de derivados de precio de combustible	14.009	7.747	—	—	14.009	7.747
Subtotal activos de cobertura	16.699	15.565	—	—	16.699	15.565
Total Otros Activos financieros	70.544	67.295	52.139	53.772	122.683	121.067

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Real brasileño	14.076	13.323
Peso chileno	2.801	3.006
Peso colombiano	806	1.216
Euro	4.657	4.646
Dólar estadounidense	97.144	96.359
Otras monedas	3.199	2.517
Total	122.683	121.067

(c) Derivados de cobertura

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
		MUS$	MUS$
Opciones de combustible	(1)	14.009	7.747
Opciones de moneda US$/BRL$	(2)	2.690	3.142
Swaps de tasas de interés	(3)	—	4.676

(1) 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.

(2) 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.

(3) 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 arriendos operacionales. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

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.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables. (ver nota 3).

Ver nota 24 (g) para reclasificación a resultados de operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).Derivados de cobertura

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	29.541	31.465	—	—	29.541	31.465
Otros	8.520	7.097	21.326	24.156	29.846	31.253
Subtotal pagos anticipados	38.061	38.562	21.326	24.156	59.387	62.718
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	24.205	23.078	—	—	24.205	23.078
Comisiones tarjetas de crédito	43.238	33.590	—	—	43.238	33.590
Comisiones agencias de viaje	11.081	8.898	—	—	11.081	8.898
Subtotal costos de contratos activados	78.524	65.566	—	—	78.524	65.566
(c) Otros activos						
Impuesto a las ventas	118.306	98.142	10.443	6.900	128.749	105.042
Otros impuestos	401	226	—	—	401	226
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	779	628	120	271	899	899
Aporte Sociedades Servicios Aeronáuticos	—	—	60	60	60	60
Depósitos judiciales	—	537	61.568	58.029	61.568	58.566
Subtotal otros activos	119.486	99.533	72.191	65.260	191.677	164.793
Total Otros Activos no financieros	236.071	203.661	93.517	89.416	329.588	293.077

(1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	72.359	233.572	(6.177)	(234.188)	65.566
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	65.566	243.722	2.253	(233.017)	78.524

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 2025 y 31 de diciembre de 2024, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Activos corrientes		
Aeronaves	10.338	29.063
Motores y rotables	—	75
Total	10.338	29.138

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 periodo 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 11 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 5 aeronaves. Durante el año 2022 se concretó la venta de 3 aeronaves. Durante el año 2023 se concretó la venta de 1 aeronave. Durante el 2025 se concretó la venta de 1 aeronave.

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 2024 se concretó la venta de 26 aeronaves. Durante el 2025 se concretó la venta de 2 aeronaves.

Durante el año 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. Durante el 2022 se concretó la venta 3 aeronaves. Durante el 2023 se concretó la venta de 2 aeronaves y 8 motores. Durante el 2024 se concretó la venta de 1 aeronave. Durante el año 2022, se reconocieron ajustes por MMUS$25 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 2024 se concretó la venta de 6 aeronaves.

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. Al 2024 se concretó la venta de 1 aeronave de la familia Boeing 767.

Durante el 2025 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos, 1 terreno y 1 edificio al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, concretándose su venta en este mismo periodo.

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Boeing 767	300F	1	2
Airbus A319 (*)	100	—	2
Total		1	4

(*) Al 31 de diciembre 2024, 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319 fueron vendidas e incorporadas al rubro de propiedades, planta y equipo, al 31 de diciembre 2025, 2 aeronaves Airbus A319 fueron vendidas e incorporadas al mismo rubro, producto de un contrato de venta y arriendo (ver Nota 16).

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
			%	%
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.	Colombia	COP	99,23168	99,23168
TAM Linhas Aéreas S.A.	Brasil	BRL	100,00000	100,00000
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 2025						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025	
	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.	529.475	440.044	89.431	418.988	368.445	50.543	1.907.495	38.808
Lan Cargo S.A.	578.756	265.545	313.211	318.492	240.823	77.669	485.209	34.617
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	264.677	125.232	139.445	125.058	125.024	34	266.636	26.728
Transporte Aéreo S.A.	234.376	18.502	215.874	141.333	116.085	25.248	100.743	(21.983)
Latam Airlines Ecuador S.A.	192.978	171.887	21.091	184.410	165.615	18.795	331.458	(1.414)
Aerovías de Integración Regional S.A.	269.540	250.548	18.992	268.593	259.002	9.591	664.969	(12.388)
TAM Linhas Aéreas S.A.	4.359.338	2.655.462	1.703.876	2.701.311	1.990.369	710.942	6.747.200	501.729
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	361.700	354.481	7.219	387.627	366.290	21.337	177.717	15.036
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	68.642	68.216	426	27.764	25.602	2.162	65.707	20.206

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2024						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024	
	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.	437.768	401.748	36.020	366.089	342.838	23.251	1.723.518	22.861
Lan Cargo S.A.	490.550	169.684	320.866	263.747	184.144	79.603	413.100	27.238
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	208.805	83.783	125.022	95.915	95.684	231	255.867	6.011
Transporte Aéreo S.A.	238.354	15.080	223.274	121.609	92.234	29.375	84.885	(10.064)
Latam Airlines Ecuador S.A.	187.139	181.666	5.473	175.309	159.210	16.099	324.601	(9.358)
Aerovías de Integración Regional S.A.	207.096	198.118	8.978	198.165	193.842	4.323	546.752	(59.836)
TAM Linhas Aéreas S.A.	3.633.801	2.209.393	1.424.408	2.221.024	1.594.689	626.335	6.083.071	657.709
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	515.562	510.341	5.221	556.527	537.601	18.926	178.502	(2.163)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	50.132	47.469	2.663	28.225	26.314	1.911	57.120	6.395

(b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
			%	%	MUS$	MUS$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	210	136
Aerovías de Integración Regional S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,77400	(5.579)	(5.517)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(5.298)	(7.848)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	2.052	1.100
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	223	191
Total					(8.392)	(11.938)

Resultado	RUT	País	Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de 2025	Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de 2024	Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de 2025	Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de 2024
			%	%	MUS$	MUS$
Latam Airlines Perú S.A	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	74	43
Aerovías de Integración Regional S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,77400	(96)	(463)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	2.550	573
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	1.014	321
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	35	(1)
Total					3.577	473

NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Slots aeroportuarios	602.677	535.531	602.677	535.531
Loyalty program	193.247	171.717	193.247	171.717
Programas informáticos	180.453	171.144	775.506	661.731
Programas informáticos en desarrollo	147.728	119.376	147.728	119.376
Otros activos	5.856	2.402	7.171	3.717
Total	1.129.961	1.000.170	1.726.329	1.492.072

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos y otros neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios	Loyalty Program	Total
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	156.391	117.010	658.949	219.636	1.151.986
Adiciones	221	101.379	22.666	—	124.266
Retiros	(2)	(393)	—	—	(395)
Traspaso programas informáticos y otros	96.098	(95.971)	—	—	127
Diferencia por conversión filiales	(6.607)	(2.649)	(146.084)	(47.919)	(203.259)
Amortización	(72.555)	—	—	—	(72.555)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	173.546	119.376	535.531	171.717	1.000.170
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	173.546	119.376	535.531	171.717	1.000.170
Adiciones	48	124.911	—	—	124.959
Retiros	(4)	(133)	—	—	(137)
Traspaso programas informáticos y otros	100.090	(97.255)	—	—	2.835
Diferencia por conversión filiales	3.851	832	67.146	21.530	93.359
Amortización	(91.225)	—	—	—	(91.225)
Saldos al 31 de diciembre de 2025	186.306	147.731	602.677	193.247	1.129.961

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 2025, asciende a MUS$596.368 (MUS$491.902 al 31 de diciembre de 2024).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2025 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 2025 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 – 4,6
Tipo de cambio	R$/US$	5,6 – 5,8
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,0 – 10
Precio del combustible	US$/barril	90

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	10,0	—	90

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	682.773	479.871	—	—	682.773	479.871
Terrenos	39.778	39.818	—	—	39.778	39.818
Edificios	124.298	120.736	(66.759)	(60.313)	57.539	60.423
Plantas y equipos	13.340.403	11.727.067	(5.691.286)	(5.085.126)	7.649.117	6.641.941
Aeronaves propias (3)	12.056.302	10.678.834	(5.405.503)	(4.831.914)	6.650.799	5.846.920
Otros (2)	1.284.101	1.048.233	(285.783)	(253.212)	998.318	795.021
Maquinarias	26.081	24.005	(25.091)	(22.927)	990	1.078
Equipamientos de tecnologías de la información	169.597	158.900	(149.900)	(139.607)	19.697	19.293
Instalaciones fijas y accesorios	209.524	174.859	(142.509)	(126.886)	67.015	47.973
Equipos de transporte	50.118	48.320	(44.668)	(42.323)	5.450	5.997
Mejoras de bienes arrendados	255.494	236.509	(71.048)	(61.760)	184.446	174.749
Subtotal propiedades, plantas y equipos	14.898.066	13.010.085	(6.191.261)	(5.538.942)	8.706.805	7.471.143
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves	6.636.160	5.810.997	(3.581.466)	(3.262.942)	3.054.694	2.548.055
Otros	418.923	398.017	(233.408)	(230.518)	185.515	167.499
Subtotal activos por derechos de uso	7.055.083	6.209.014	(3.814.874)	(3.493.460)	3.240.209	2.715.554
Total	21.953.149	19.219.099	(10.006.135)	(9.032.402)	11.947.014	10.186.697

(1) Al 31 de diciembre de 2025, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves y motores por MUS$616.569 (MUS$452.765 al 31 de diciembre 2024).
(2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
(3) Al 31 de diciembre de 2025 fueron traspasadas desde activo por derecho de uso a propiedades plantas y equipos, 13 aeronaves: 11 Airbus A321 por MUS$255.200, y 2 Boeing B787-8 por MUS$86.000. Al 31 de diciembre 2024 fueron traspasadas desde activo por derecho de uso a propiedades plantas y equipos, 9 aeronaves, 3 Airbus A320 por MUS$34.760 y 6 Boeing B777 por MUS$296.198.

(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 2024	258.246	44.244	67.558	6.236.344	17.342	54.410	351	213.430	6.891.925
Adiciones	20.754	—	—	1.215.040	9.669	421	—	8.289	1.254.173
Desapropiaciones	—	—	—	(2.940)	(8)	—	(2)	—	(2.950)
Retiros	—	—	—	(56.148)	(91)	(89)	—	—	(56.328)
Gastos por depreciación	—	—	(3.992)	(771.104)	(5.724)	(8.877)	(65)	(9.790)	(799.552)
Diferencia por conversión filiales	(1.354)	(4.426)	(3.143)	(108.966)	(1.780)	(5.401)	—	(39.593)	(164.663)
Otros incrementos (disminuciones)	202.225	—	—	136.506	(115)	7.509	—	2.413	348.538
Total cambios	221.625	(4.426)	(7.135)	412.388	1.951	(6.437)	(67)	(38.681)	579.218
Saldos al 31 de diciembre de 2024	479.871	39.818	60.423	6.648.732	19.293	47.973	284	174.749	7.471.143
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	479.871	39.818	60.423	6.648.732	19.293	47.973	284	174.749	7.471.143
Adiciones	62.087	—	—	2.002.514	5.784	1.482	82	335	2.072.284
Desapropiaciones	—	—	(42)	(63.381)	(112)	—	—	—	(63.535)
Retiros	(8)	—	—	(117.315)	(215)	(164)	—	(184)	(117.886)
Gastos por depreciación	—	—	(4.012)	(911.110)	(6.249)	(9.258)	(111)	(8.369)	(939.109)
Diferencia por conversión filiales	(297)	1.649	1.423	55.918	1.206	3.643	34	17.903	81.479
Otros incrementos (disminuciones)	141.120	(1.689)	(253)	39.849	(10)	23.339	61	12	202.429
Total cambios	202.902	(40)	(2.884)	1.006.475	404	19.042	66	9.697	1.235.662
Saldos al 31 de diciembre de 2025	682.773	39.778	57.539	7.655.207	19.697	67.015	350	184.446	8.706.805

(b) Activos por derecho de uso

	Aeronaves	Otros	Activos por derecho de uso neto
	MUS$	MUS$	MUS$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	2.145.082	54.123	2.199.205
Adiciones (*)	601.723	50.838	652.561
Gastos por depreciación	(284.234)	(27.315)	(311.549)
Diferencia por conversión filiales	48	(8.317)	(8.269)
Otros incrementos (disminuciones)	85.436	98.170	183.606
Total cambios	402.973	113.376	516.349
Saldos al 31 de diciembre de 2024	2.548.055	167.499	2.715.554
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	2.548.055	167.499	2.715.554
Adiciones (*)	835.048	32.115	867.163
Gastos por depreciación	(395.227)	(28.863)	(424.090)
Diferencia por conversión filiales	—	9.630	9.630
Otros incrementos (disminuciones)	66.818	5.134	71.952
Total cambios	506.639	18.016	524.655
Saldos al 31 de diciembre de 2025	3.054.694	185.515	3.240.209

(*) Al 31 de diciembre 2024 se consideran las adiciones de 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319, al 31 de diciembre 2025 se incluyen las adiciones de 2 aeronaves Airbus A319, producto de un contrato de venta y arriendo.

(c) Composición de la flota

		Aeronaves incluidas Plantas y equipos			Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso			Total flota	
Aeronave	Modelo	Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Boeing 767	300ER	9		9 (1)	—		—	9	9
Boeing 767	300F	18		18 (1)	1		1	19	19
Boeing 777	300ER	10		10 (2)	—		— (2)	10	10
Boeing 787	8	6	(2)	4	4	(2)	6	10	10
Boeing 787	9	2		2	26		25	28	27
Airbus A319	100	11		11	28		27	39	38
Airbus A320	200	86		86 (2)	49		49 (2)	135	135
Airbus A320	NEO	7		3	44		27	51	30
Airbus A321	200	30	(2)	19	19	(2)	30	49	49
Airbus A321	NEO	3		—	14		14	17	14
Airbus A330	200	—		—	3	(3)	2 (3)	3	2
Total		182		162	188		181	370	343

(1) Considera conversiones de aeronaves Boeing 767-300ER (pasajeros) a 767-300F (cargueros).
(2) Al 31 de diciembre de 2025, 13 aeronaves de estas flotas (11 Airbus A321 y 2 Boeing 787-8), fueron traspasadas desde activos por derecho de uso a propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre 2024, 9 aeronaves de estas flotas (3 Airbus A320 y 6 Boeing B777), fueron traspasadas desde activos por derecho de uso a propiedades, plantas y equipos.

(3) Al 31 de diciembre de 2025, se mantiene en la flota 3 aviones A330-200 como arrendamiento operativo con WAMOS.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía registra 181 aeronaves clasificadas como activos por derecho de uso. En la página 86 de la Memoria Integrada Anual 2024, presentada a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), esta información fue presentada de manera inversa en los títulos de las columnas correspondientes a la composición de la flota, no obstante, dicha información es correcta en los estados financieros de 2024 emitidos y anexados a dicho informe anual.

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

		Vida útil (años)	
	Método de depreciación	mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual (*)	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

(*) Vida útil de 25 años en la flota corto alcance y en un rango de 20 a 30 años en la flota largo alcance. Los valores residuales se estiman en base al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

				Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	
Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Wilmington	Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Boeing 777	99.775	160.418	115.727	132.643
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	3.331	1.409	4.441	2.401
			Airbus A320	178.598	118.362	238.131	114.450
			Airbus A321	5.266	3.443	7.022	3.920
			Boeing 787	87.817	54.259	117.089	45.703
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Boeing 787	146.535	186.545	159.624	196.134
BOCOMM	BOCOMM	Aviones y motores	Airbus A320N	242.188	254.760	—	—
CCB	CCB	Aviones y motores	Airbus A320N	170.208	176.722	—	—
UMB Bank	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	218.473	241.106	—	—
Total garantías directas				1.152.191	1.197.024	642.034	495.251

(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 2025, asciende a MUS$687.015 (MUS$897.783 al 31 de diciembre de 2024). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2025, asciende a un monto de MUS$1.182.689 (MUS$1.734.431 al 31 de diciembre 2024).

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS$	Fecha de liberación
Empreendimientos Imobiliários	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	19.446	29-abr-26
AerCap	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	6.000	30-jul-26
Aircastle	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	834	04-dic-26
BOC Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	3.216	21-oct-26
Brophunding Aviation House	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	2.000	04-dic-26
Celestial Aviation Services	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	13.586	20-ene-26
Celestial Aviation (48)	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.660	30-ago-26
DAE Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.844	04-dic-26
Dune Aviation (15)	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	733	03-dic-26
GE Capital Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	2.827	05-feb-26
GY Aviation Lease 1910	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.020	24-oct-26
Jackson Square Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.220	02-dic-26
MAM Engine Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	1.420	17-nov-26
Marinescu	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	5.800	09-sept-26
Maverick Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	2.359	14-nov-26
Orix Aviation Systems	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	730	21-nov-26
Pembroke Aircraft Leasing (1)	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	1.496	03-dic-26
PK AirFinance	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.560	05-nov-26
SMBC Aviation Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.005	29-oct-26
Star Rising Aviation (45)	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	1.979	28-oct-26
Avolon / UMB Bank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.524	30-ago-26
			80.259	

Los acreedores se presentan bajo denominaciones abreviadas con fines de presentación.

(ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados aún en uso	358.092	326.642
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	21.276.000	20.400.000

(*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

	Año de entrega				
	2026	2027	2028	2029-2030	Total
Airbus S.A.S.					
Familia A320neo	15	8	34	21	78
Embraer S.A.					
Embraer 195-E2	12	12	—	—	24
The Boeing Company					
Boeing 787-9	—	—	6	9	15
Total	27	20	40	30	117

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 78 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2026 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS$12.563.000.

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Embraer S.A., restan por recibir 24 aeronaves 195-E2 con fechas de entrega entre los años 2026 y 2027. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS$2.392.000.

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 15 aeronaves Boeing 787 con fechas de entrega entre los años 2028 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS$6.321.000.

Las fechas de entregas de algunas de estas aeronaves podrían ser modificadas productos de las continuas discusiones que se mantienen con los proveedores en el contexto de la actual de la cadena de suministros de los fabricantes.

Respecto de los contratos de compra suscritos con Embraer S.A., cabe señalar que el Purchase Agreement contempla una orden de 24 aeronaves firmes y 50 opciones. En consecuencia, en el párrafo precedente se hace referencia únicamente a las 24 aeronaves firmes incluidas en dicho acuerdo.

Compromisos vigentes de arrendamiento operativo de aeronaves:

Al 31 de diciembre de 2025, bajo distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos por la Compañía, los siguientes compromisos de flota se encuentran pendientes de entrega:

- AerCap Holdings N.V.: 3 aeronaves Boeing 787 Dreamliner, con entregas previstas en 2026.
- CDB Aviation Lease Finance DAC: 5 aeronaves Airbus de la familia A320Neo, con entregas previstas en 2026.
- Air Lease Corporation: 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR, con entregas previstas entre 2027 y 2028.
- Wilmington Trust SP Services Limited: 6 aeronaves Airbus de la familia A320Neo, con entregas previstas en 2026.
- Oriental Leasing 63 Company Limited: 3 aeronaves Airbus de la familia A320neo, con entregas previstas en 2026.

(iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2025	2024
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	6,72	10,77
Costos por intereses capitalizados	MUS$	29.627	27.506

NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

Al 31 de diciembre de 2025, 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.

(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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	31.105	14.616	—	—	31.105	14.616
Otros créditos por recuperar	44.599	25.659	—	—	44.599	25.659
Total activos por impuestos corrientes	75.704	40.275	—	—	75.704	40.275

(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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Provisión de impuesto a la renta (*)	31.950	6.281	—	—	31.950	6.281
Total pasivos por impuestos corrientes	31.950	6.281	—	—	31.950	6.281

(*) Al 31 de diciembre de 2025 se originó un crédito por impuestos soportados en el exterior en Holdco I S.A. por MUS$ 9.489 y en LATAM Airlines Group S.A. por MUS$ 75.201. Estos créditos, que surgen de los dividendos distribuidos por TAM S.A. durante el año 2025, podrán ser aplicados contra el impuesto de primera categoría una vez que se utilice la totalidad de las pérdidas tributarias. En atención a que LATAM Airlines Group S.A. tiene pérdidas tributarias y estos créditos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro, es que la Compañía no ha reconocido dichos créditos.

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

	Activos		Pasivos	
Conceptos	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Propiedades Plantas y Equipos	(822.553)	(821.883)	51.410	53.543
Activos por derecho de uso	(854.709)	(720.694)	49	109
Pasivos por arrendamiento	1.001.622	892.657	(113)	(113)
Amortizaciones	(108.451)	(101.193)	—	—
Provisiones	118.404	80.355	82.348	76.280
Pérdidas fiscales(*)	670.413	664.990	(75.847)	(68.493)
Intangibles	—	—	264.333	234.854
Otros	16.372	16.317	16.494	16.497
Total	21.098	10.549	338.674	312.677

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2024

	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	(1.011.881)	136.455	—	—	(875.426)
Activos por derecho de uso	(586.011)	(134.792)	—	—	(720.803)
Pasivos por arrendamiento	792.855	99.915	—	—	892.770
Amortizaciones	(112.012)	10.819	—	—	(101.193)
Provisiones	141.318	(138.152)	909	—	4.075
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(889)	889	—	—	—
Pérdidas fiscales (*)	699.584	33.899	—	—	733.483
Intangibles	(300.359)	496	—	65.009	(234.854)
Otros	(182)	2	—	—	(180)
Total	(377.577)	9.531	909	65.009	(302.128)

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2025

	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	(875.426)	1.463	—	—	(873.963)
Activos por derecho de uso	(720.803)	(133.955)	—	—	(854.758)
Pasivos por arrendamiento	892.770	108.965	—	—	1.001.735
Amortizaciones	(101.193)	(7.258)	—	—	(108.451)
Provisiones	4.075	31.319	662	—	36.056
Pérdidas fiscales (*)	733.483	12.777	—	—	746.260
Intangibles	(234.854)	(507)	—	(28.972)	(264.333)
Otros	(180)	58	—	—	(122)
Total	(302.128)	12.862	662	(28.972)	(317.576)

(*) 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 2025 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS$2.914.298 (MUS$3.263.150 al 31 de diciembre de 2024) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS$10.460.187 (MUS$11.736.014 al 31 de diciembre de 2024).

(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Ingreso/(Gasto) por impuestos a las ganancias		
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes	(167.919)	(26.263)
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	(167.919)	(26.263)
(Gasto)/Ingreso por reconocimiento impuesto diferido por compensación de pérdida tributaria (*)	—	243
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	12.862	9.531
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	12.862	9.774
Gasto por impuestos a las ganancias	(155.057)	(16.489)

Composición del (Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, extranjero	(156.303)	(54.190)
(Gasto) por impuestos corrientes, neto, nacional	(11.616)	27.927
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	(167.919)	(26.263)
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero por compensación pérdida tributaria (*)	—	243
(Gasto) por impuestos diferidos, neto, extranjero	4.994	5.553
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional	7.868	3.978
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	12.862	9.774
Gasto por impuestos a las ganancias	(155.057)	(16.489)

(*) Como resultado de un acuerdo alcanzado con la autoridad tributaria brasileña, en el año 2024 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 sus pérdidas fiscales disponibles, fue necesario registrar un ingreso para dar de baja el pasivo reconocido respecto de las contingencias fiscales.

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2025 y 2024).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024	2025	2024
	MUS$	MUS$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	(437.027)	(268.362)	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(49.968)	(46.580)	(3,09)	(4,69)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	7.819	81.612	0,48	8,21
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(19.016)	(12.780)	(1,17)	(1,29)
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	20.982	37.793	1,30	3,80
Activo por Impuestos diferidos no registrados	293.388	159.430	18,13	16,04
Otros incrementos (disminuciones)	28.765	32.398	1,77	3,27
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	281.970	251.873	17,42	25,34
Gasto por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	(155.057)	(16.489)	(9,58)	(1,66)

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	662	909

NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	314.681	271.753
(b) Pasivos por arrendamiento	430.622	363.460
Total corriente	745.303	635.213
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.980.984	3.516.117
(b) Pasivos por arrendamiento	3.362.239	2.999.121
Total no corriente	7.343.223	6.515.238

(a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Corriente		
Obligaciones garantizadas (4) (5)	47.466	34.083
Otras obligaciones garantizadas (1) (6)	70.805	23.682
Subtotal préstamos bancarios	118.271	57.765
Obligaciones con el público (2) (3)	56.172	46.256
Arrendamientos financieros (7)	140.238	167.732
Total corriente	314.681	271.753

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
No corriente		
Obligaciones garantizadas (4) (5)	610.169	339.960
Otras obligaciones garantizadas (1) (6)	500.394	351.069
Subtotal préstamos bancarios	1.110.563	691.029
Obligaciones con el público (2) (3)	2.321.606	2.193.047
Arrendamientos financieros (7)	548.815	632.041
Total no corriente	3.980.984	3.516.117
Total obligaciones con instituciones financieras	4.295.665	3.787.870

(1) La Compañía tiene tres líneas de crédito comprometidas o "Revolving Credit Facilities (RCF)" garantizadas. Con fecha 15 de julio de 2024, dos líneas se modificaron y extendieron hasta julio de 2029, con montos de US$800 millones y US$750 millones, respectivamente. Luego, con fecha 4 de noviembre de 2024, se adquirió una tercera línea de crédito:

(a) La primera línea de crédito comprometida o "RCF I", con monto de US$800 millones, se encuentra garantizada por aviones, motores y repuestos. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2025.

(b) La segunda línea de crédito comprometida o "RCF II", con monto de US$750 millones, tiene garantías intangibles que recaen principalmente en el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), y la propiedad intelectual y ciertas marcas de LATAM. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2025.

(c) Con fecha 4 de noviembre de 2024, se obtuvo una nueva línea de crédito "Spare Engine Facility" de US$300 millones (US$275 millones girados al 31 de diciembre de 2025), con vencimiento el 4 de noviembre de 2028. Dicho monto fue utilizado para repagar el "Spare Engine Facility" anterior de US$275 millones, con vencimiento el 3 de noviembre de 2027. Dicho financiamiento incluye una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debe mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US$750 millones y otra restricción, medida individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., con un nivel mínimo de US$400 millones en conjunto. Si estas restricciones no se cumplen, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

(2) Con fecha 15 de octubre de 2024 la Sociedad ha emitido, colocado y recibido fondos de los mercados internacionales, por medio de bonos garantizados por US$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento en el año 2030 (los "Bonos 2030"), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la "Ley de Valores US"). Durante el trimestre, finalizado el 30 de septiembre de 2025, los Bonos 2030 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

(3) Con fecha 7 de julio de 2025 la Sociedad ha emitido, colocado y recibido fondos de los mercados internacionales, por medio de bonos garantizados por US$800 millones, a una tasa de interés anual del 7,625% y con vencimiento en el año 2031 (los "Bonos 2031"), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la "Ley de Valores US"). Durante el trimestre, finalizado el 31 de diciembre de 2025, los Bonos 2031 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

(4) Con fechas 23 y 30 de diciembre de 2024, se recibieron dos aeronaves A320neo por parte de Airbus. Dichas aeronaves, fueron compradas con un financiamiento de aeronaves de US$50 millones cada una con la contraparte Bank of Communications Co., Ltd "BOCOMM". Luego con fecha 25 de marzo de 2025, se recibió una tercera aeronave A320neo por el mismo monto y con la misma contraparte. Por último, con fechas 06 de mayo y 21 de junio se recibieron las últimas dos aeronaves A320 neo por parte de Airbus financiadas con BOCOMM, por el mismo monto.

(5) Con fecha 16 de junio de 2025, se recibió una aeronave A321neo por parte de Airbus. Dicha aeronave, fue comprada con un financiamiento de aeronave de US$57 millones con la contraparte China Construction Bank Aviation Capital DAC "CCB". Esta aeronave representa la primera de 5 aeronaves que serán adquiridas con estas condiciones y contraparte. Luego con fecha 15 de octubre y 22 de diciembre de 2025, se recibió una segunda y tercera aeronave A321neo por el mismo monto y con la misma contraparte.

(6) Con fecha 27 de junio de 2025, se hizo un financiamiento garantizado por 11 aeronaves propias modelo A321. Dicho financiamiento de aeronaves fue por un total de US$242 millones con las contrapartes Natixis, y Sumitomo Mitsui Banking Corporation "SMBC".

(7) Con fecha 9 de octubre de 2025, se recibió una aeronave A320neo por parte de Airbus. Dicha aeronave, fue comprada con un financiamiento de aeronave de US$52,5 millones con la contraparte BOC Aviation Limited ("BOC"). Esta aeronave representa la primera de 3 aeronaves que serán adquiridas con estas condiciones y contraparte.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Tipo de moneda		
Peso chileno (U.F.)	165.158	147.716
Dólar estadounidense	4.130.507	3.640.154
Total	4.295.665	3.787.870

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2025

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

				Valores nominales						Valores contables							Anual	
	Nombre 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 nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un a ño	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Obligaciones con el público																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	164.400	164.400	—	558	—	—	164.600	165.158	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$	—	—	—	1.400.000	800.000	2.200.000	31.112	24.502	—	1.373.868	783.135	2.212.617	Al Vencimiento	8,46	7,78
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US$	3.372	10.311	28.945	31.314	72.593	146.535	4.023	10.311	28.344	30.950	72.592	146.220	Trimestral	5,38	5,38
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	4.062	12.311	34.050	49.352	—	99.775	4.062	12.311	34.050	49.351	—	99.774	Trimestral	5,81	5,81
0-E	BOCOMM	Irlanda	US$	2.604	7.813	20.833	20.833	190.105	242.188	3.255	7.813	20.208	20.417	188.799	240.492	Trimestral	5,83	5,83
	CCB	Irlanda	US$	1.187	3.562	9.500	9.500	146.459	170.208	2.129	3.562	9.500	9.500	146.458	171.149	Trimestral	5,75	5,75
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CITIBANK	EE.UU,	US$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Trimestral	1,00	1,00
0-E	JP MORGAN CHASE	EE.UU	US$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Trimestral	0,63	**0,63**
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US$	—	—	275.012	—	—	275.012	2.719	—	272.829	—	—	275.548	Al Vencimiento	5,94	5,94
0-E	NATIXIS	Francia	US$	11.763	35.290	94.108	44.178	33.134	218.473	11.831	35.290	93.045	43.470	32.605	216.241	Trimestral	5,39	5,39
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	5.094	15.417	42.124	16.321	—	78.956	5.317	15.417	42.124	16.321	—	79.179	Trimestral	2,03	1,79
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US$	6.824	20.707	56.972	82.239		166.742	8.106	20.707	56.646	82.147		167.606	Trimestral	6,12	6,12
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	23.673	68.176	141.222	59.589	13.203	305.863	24.824	68.176	140.999	59.589	13.203	306.791	Trimestral	3,54	2,68
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US$	3.170	10.019	37.304	37.835	61.655	149.983	3.170	10.019	37.304	37.835	61.655	149.983	Mensual	10,46	10,46
0-E	BOC Aviation	EE.UU	US$	592	1.832	5.327	6.038	38.711	52.500	1.364	1.832	5.197	5.950	38.404	52.747	Trimestral	6,31	6,31
	Total			62.341	185.438	745.397	1.757.199	1.520.263	4.270.638	102.143	210.498	740.246	1.729.398	1.501.454	4.283.739			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2025

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

					Valores nominales						Valores contables							Anual	
Rut emp	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 nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un a ño	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable	Tipo de amortización	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	9.886	—	—	11.926	510	1.530	9.886	—	—	11.926	Trimestral	—	—
	Total			510	1.530	9.886	—	—	11.926	510	1.530	9.886	—	—	11.926			
	Total consolidado			62.851	186.968	755.283	1.757.199	1.520.263	4.282.564	102.653	212.028	750.132	1.729.398	1.501.454	4.295.665			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

				Valores nominales						Valores contables							Anual	
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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Obligaciones con el público																		
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	147.217	147.217	—	499	—	—	147.217	147.716	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$	—	—	—	700.000	1.400.000	2.100.000	—	45.757	—	678.079	1.367.748	2.091.584	Al Vencimiento	10,69	9,71
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US$	3.226	9.863	27.888	30.093	88.554	159.624	4.020	9.863	27.262	29.715	88.375	159.235	Trimestral	6,03	6,03
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US$	3.960	11.992	33.179	34.951	31.645	115.727	3.960	11.992	33.179	34.951	31.645	115.727	Mensual / Trimestral	7,73	7,73
0-E	BOCOMM	Irlanda	US$	1.042	3.125	8.333	8.333	79.167	100.000	1.123	3.125	8.208	8.250	78.375	99.081	Trimestral	6,42	6,42
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CITIBANK	EE.UU,	US$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Trimestral	1,00	1,00
0-E	JP MORGAN CHASE	EE.UU	US$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Trimestral	0,63	0,63
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US$	—	—	—	275.012	—	275.012	3.020	—	—	272.112	—	275.132	Al Vencimiento	6,63	6,63
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	5.005	15.147	41.385	37.572	—	99.109	5.284	15.147	41.385	37.572	—	99.388	Trimestral	2,29	2,05
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US$	6.671	20.241	55.696	78.423	30.352	191.383	8.284	20.242	55.369	78.225	30.350	192.470	Trimestral	6,73	6,73
0-E	US BANK	EE.UU.	US$	10.972	6.520	—	—	—	17.492	11.147	6.217	—	—	—	17.364	Trimestral	4,88	3,40
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US$	32.988	74.220	167.003	103.326	35.535	413.072	34.733	74.221	166.291	103.326	35.532	414.103	Trimestral	4,00	3,17
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US$	2.857	7.991	29.220	46.016	75.786	161.870	2.857	7.991	29.220	46.016	75.786	161.870	Mensual	10,71	10,71
	Total			66.721	149.099	362.704	1.313.726	1.888.259	3.780.509	74.659	195.054	360.914	1.288.246	1.855.031	3.773.904			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

				Valores nominales						Valores contables							Anual	
Rut emp	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 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	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$		%	%
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US$	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	Trimestral	—	—
	Total			510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966			
	Total consolidado			67.231	150.629	366.784	1.321.572	1.888.259	3.794.475	75.169	196.584	364.994	1.296.092	1.855.031	3.787.870			

(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 2024	2.894.198	73.796	2.967.994
Nuevos contratos	576.182	69.061	645.243
Término de contratos	(72.266)	(540)	(72.806)
Renegociaciones	96.155	70.670	166.825
Pagos	(605.584)	(26.630)	(632.214)
Intereses devengados	288.165	25.391	313.556
Diferencias de cambio	(2.090)	(3.082)	(5.172)
Diferencia por conversión filiales	—	(9.679)	(9.679)
Otros variaciones	—	(11.166)	(11.166)
Total cambios	280.562	114.025	394.587
Saldos al 31 de diciembre de 2024	3.174.760	187.821	3.362.581
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	3.174.760	187.821	3.362.581
Nuevos contratos	815.796	22.012	837.808
Término de contratos	(210.868)	(8)	(210.876)
Renegociaciones	227.117	18.418	245.535
Pagos	(731.902)	(42.618)	(774.520)
Intereses devengados	292.381	19.750	312.131
Diferencias de cambio	6.747	8.544	15.291
Diferencia por conversión filiales	—	4.911	4.911
Total cambios	399.271	31.009	430.280
Saldos al 31 de diciembre de 2025	3.574.031	218.830	3.792.861

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 ponderado para los cálculos del pasivo por arrendamiento son las siguientes.

	Tasa de descuento Diciembre 2025	Tasa de descuento Diciembre 2024
Aeronaves	8,74%	9,09%
Otros	8,87%	8,78%

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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	2.076.314	1.761.814
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	608.532	371.758
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	2.684.846	2.133.572

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Acreedores comerciales	1.676.218	1.409.894
Otras cuentas por pagar	400.096	351.920
Total	2.076.314	1.761.814

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Mantenimiento y compras técnicas	448.927	380.853
Tasas embarque	318.024	268.353
Combustible	261.700	220.343
Handling y ground handling	214.411	122.721
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	117.364	157.691
Arriendos, mantenciones y servicios IT	114.043	121.901
Otros gastos del personal	99.187	106.277
Asesorías y servicios profesionales	89.082	77.548
Servicios a bordo	80.086	72.902
Publicidad	57.903	46.751
Tripulación	40.765	20.560
Compañías Aéreas	32.817	9.778
Cumplimiento de metas agencias	29.478	15.649
Seguros de aviación	9.553	16.756
Otros	162.974	123.731
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	2.076.314	1.761.814

(b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Mantención aeronaves y motores	191.524	74.874
Gastos de personal devengados	104.504	86.743
Cuentas por pagar al personal (1)	275.358	183.153
Otros pasivos devengados	37.146	26.988
Total pasivos devengados	608.532	371.758

(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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	1.722	11.536	330.955	313.165	332.677	324.701
Contingencias civiles	5.052	1.173	169.732	124.411	174.784	125.584
Contingencias laborales	1.639	1.512	160.105	174.035	161.744	175.547
Otros	—	—	11.181	9.908	11.181	9.908
Provisiones Investigación Comisión Europea (2)	—	—	2.638	2.327	2.638	2.327
Total otras provisiones (3)	8.413	14.221	674.611	623.846	683.024	638.067

(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 reconocen 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 2025 y 31 de diciembre de 2024, 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 2024	939.331	2.477	941.808
Incremento en provisiones	448.338	—	448.338
Provisión utilizada	(92.729)	—	(92.729)
Diferencia por conversión filiales	(143.057)	—	(143.057)
Reverso de provisiones	(508.907)	—	(508.907)
Diferencia de cambio	(7.236)	(150)	(7.386)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	635.740	2.327	638.067
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	635.740	2.327	638.067
Incremento en provisiones	269.985	5	269.990
Provisión utilizada	(94.853)	—	(94.853)
Diferencia por conversión filiales	12.346	—	12.346
Reverso de provisiones	(144.773)	—	(144.773)
Diferencia de cambio	1.941	306	2.247
Saldos al 31 de diciembre de 2025	680.386	2.638	683.024

(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 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Ingresos diferidos (1)(2)	3.580.317	3.118.099	—	140.244	3.580.317	3.258.343
Impuesto a las ventas	32.162	14.566	—	—	32.162	14.566
Retenciones	150.794	48.383	—	—	150.794	48.383
Otros impuestos	7.215	6.332	—	—	7.215	6.332
Dividendos por pagar	37.995	293.092	—	—	37.995	293.092
Otros pasivos varios	7.692	8.208	—	—	7.692	8.208
Total otros pasivos no financieros	3.816.175	3.488.680	-	140.244	3.816.175	3.628.924

Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos							
	Saldo inicial	(1) Reconocimiento	Uso	(1) Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes	Diferencia de conversión	Otros	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	3.393.600	15.679.754	(15.073.167)	(126.564)	(347.873)	(260.364)	(7.043)	3.258.343
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	3.258.343	17.264.291	(16.738.516)	21.311	(354.001)	124.933	3.956	3.580.317

(1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024; 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 que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas 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 2025, los Ingresos diferidos incluyen MUS$28.452 (MUS$35.615 al 31 de diciembre de 2024) 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 el término de la implementación de la alianza estratégica.

NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Prestaciones por jubilación	95.768	71.296
Prestaciones por renuncias	6.424	7.048
Otras prestaciones	79.387	89.083
Total provisiones por beneficios a los empleados	181.579	167.427

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renuncias 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 2024	122.618	88.112	(10.778)	(21.769)	(10.756)	167.427
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	167.427	17.457	(11.465)	17.216	(9.056)	181.579

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	
	2025	2024
Tasa de descuento	5,41 %	5,92 %
Tasa esperada de incremento salarial	3,00 %	3,00 %
Tasa de rotación	2,80 %	2,96 %
Tasa de mortalidad	RV-2020	RV-2020
Tasa de inflación	3,00 %	3,42 %
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 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 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(7.199)	(5.267)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	8.318	6.010
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	7.543	5.570
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(6.819)	(5.056)

(b) Provisión bono anual:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Participación en utilidades y bonos (*)	275.358	183.153

(*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

Con el objeto de incentivar la retención de talento de los empleados de las empresas del grupo LATAM, y en atención a la salida de LATAM Airlines Group S.A. (en adelante también "la Compañía") y ciertas filiales 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 alguna de las empresas del grupo 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 alguna de las empresas del grupo LATAM ("RSUs" – Retention Shares Units); y (2) Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en alguna de las empresas del grupo LATAM 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").

Durante el primer trimestre de 2025 se realizaron modificaciones en los contratos de los ejecutivos GEM que incorporan una modalidad alternativa para que parte de las Unidades PSUs asignadas al trabajador puedan hacerse efectivas. Más concretamente, hasta un 50% de las Unidades PSUs asignadas al trabajador respectivo serán elegibles para hacerse efectivas en la medida que en o antes del mes 60 contado desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11, el Retorno por Acción, expresado como porcentaje del 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), supere ciertos umbrales. Para estos efectos, el concepto "Retorno por Acción" considera el precio promedio de las transacciones bursátiles en acciones de LATAM Airlines Group S.A. dentro de los 60 días hábiles bursátiles previos a la fecha de determinación, más los dividendos y distribuciones que hayan sido pagados a los accionistas con respecto a sus acciones en LATAM Airlines Group S.A. después de la salida del Procedimiento Capítulo 11.

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en alguna de las empresas del grupo LATAM a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Durante el año de 2025 hasta el mes de diciembre, el monto devengado por el CIP fue de US$18,21 millones (US$78,79 millones al 31 de diciembre de 2024), el cual se encuentra registrado en la línea "Gastos de administración" del Estado de Resultados Consolidado por función. Al cierre de diciembre de 2025, el saldo provisionado de este plan es de US$120,85 millones (US$152,6 millones al 31 de diciembre de 2024).

(d) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Sueldos y salarios	1.504.554	1.337.982
Beneficios a corto plazo a los empleados	229.457	243.210
Otros gastos de personal	207.110	157.282
Total	1.941.121	1.738.474

NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Mantención aeronaves y motores	408.700	433.447
Flota (JOL)	40.000	40.000
Provisión vacaciones y gratificaciones	22.016	18.129
Otros pasivos varios	492	186
Total cuentas por pagar, no corrientes	471.208	491.762

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 2025, es la cantidad de MUS$4.418.110, dividido en 574.215.983.709 acciones (MUS$5.003.534, dividido en 604.437.877.587 acciones al 31 de diciembre de 2024), 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 2025, corresponde a 574.219.895.457 acciones. De lo anterior fluye que 3.911.748 acciones, se encuentran pendientes de suscripción y pago, y dichas acciones destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H emitidos con ocasión de la salida del procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11. 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.

Con fecha 2 de septiembre de 2025, el Directorio de la Sociedad citó a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 17 de octubre de 2025 con el objeto de someter a votación de los accionistas la cancelación anticipada de las 30.221.893.878 acciones de propia emisión adquiridas por la Compañía en el marco de los programas de recompra de acciones aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de 17 de marzo de 2025 y 26 de junio de 2025; así como acordar la correspondiente disminución del capital social. En dicha Junta de Accionistas, se aprobó cancelar anticipadamente las citadas 30.221.893.878 acciones de propia emisión, las que representan un monto de capital suscrito y pagado de US$585.424.212, disminuyendo en consecuencia el capital social en dicha cantidad. De este modo, el capital social fue reducido desde la cantidad de US$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal. De dicha cantidad, la suma de US$4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 acciones, se encuentran íntegramente suscritas y pagadas; y, el saldo, por US$42.398, representado por 3.911.748 acciones, están destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H emitidos con ocasión de la salida del procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11.

(b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 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 2025				Al 31 de diciembre de 2024			
	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	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—
Cancelación anticipada acciones de propia emisión	(30.221.893.878)	(30.221.893.878)	—	—	—	—	—	—
Subtotal	(30.221.893.878)	(30.221.893.878)	—	—	—	—	—	—
Saldo final	574.219.895.457	574.215.983.709	3.911.748	—	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—

(*) ver nota 24 letra (d)

(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 2024	5.003.534
No existen movimientos en el ejercicio 2024	—
Saldo final al 31 de diciembre de 2024	5.003.534
Saldo inicial al 1 de enero de 2025	5.003.534
Cancelación anticipada acciones de propia emisión	(585.424)
Subtotal	(585.424)
Saldo final al 31 de diciembre de 2025	4.418.110

(d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2025, del total de acciones suscritas y pagadas la sociedad adquirió 30.221.893.878 de acciones, de acuerdo a los programas de adquisición de acciones de propia emisión, por un monto de MUS$585.424. Estas acciones fueron canceladas anticipadamente conforme a lo aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de octubre de 2025.

El movimiento de acciones en cartera es el siguiente:

Movimiento acciones propias en cartera	Cantidad de acciones	Monto de acciones	Gastos pagados	Total
		MUS$	MUS$	MUS$
Saldo inicial al 1 de enero de 2024	—	—	—	
Movimientos en el ejercicio	—	—	—	
Saldo final al 31 de diciembre de 2024	—	—	—	
Saldo inicial al 1 de enero de 2025	—	—	—	—
Programa de adquisición de acciones propia aprobado en Junta extraordinaria de Accionistas del 17 de marzo de 2025, pagado en mayo de 2025	9.671.006.041	151.997	154	152.151
Programa de adquisición de acciones propia aprobado en Junta extraordinaria de Accionistas del 26 de junio de 2025, pagado en julio 2025	20.550.887.837	432.840	433	433.273
Cancelación anticipada acciones de propia emisión aprobada en Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de octubre de 2025	(30.221.893.878)	(584.837)	(587)	(585.424)
Saldo final al 31 de diciembre de 2025	—	—	—	—

(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.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 no hubo suscripción de bonos convertibles.

(e.2) Conversión de bonos en acciones

Hasta el 31 de diciembre de 2023 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

Conceptos	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Total 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

Al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 no hubo conversiones adicionales de bonos convertibles en acciones.

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 2024	37.235	—	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	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:

Períodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Otras reservas varias	Otros Aumentos (Disminuciones)	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	(1.170.016)	—	—	510	(1.169.506)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	(1.169.506)	—	—	(19.505)	(1.189.011)

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.666.202	2.666.202
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(211.582)	(211.582)
Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)	(3.624.871)	(3.624.871)
Programa de recompra de acciones propias OFB junio 2025(5ii) (*)	(15.603)	—
Programa de recompra de acciones propias OFB marzo 2025(5i) (*)	(3.902)	—
Otras	(1.875)	(1.875)
Total	(1.189.011)	(1.169.506)

(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 distribuible y sólo puede ser capitalizada.

(3) El saldo 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. por (MUS$3.480) y (MUS$20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinhas Brasileiras S.A. por (MUS$885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerovías de Integración Regional 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., la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por (MUS$184.135), 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$3.383). El movimiento durante el año 2023 fue el siguiente: adquisición de la participación no controladora de Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto de MUS$(23) y modificación de estatutos asociada a primas de emisión en Aerovías de Integración Regional 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, 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 2025 y 31 de diciembre de 2024.

(5) Programas de recompra de acciones

5i) Oferta Firme en Bloque (OFB) marzo 2025

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de marzo de 2025, se aprobó un programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el "Primer Programa") por una duración máxima de 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y por hasta el 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a dicha fecha, esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones. De acuerdo a los términos en que fue aprobado, el objetivo del Primer Programa es la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Primer Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Primer Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcanzare el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B.

En Sesión de Directorio celebrada el 28 de marzo de 2025, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al Programa aprobado en la referida Junta en los términos de la delegación otorgada al Directorio en dicha Junta y en la normativa aplicable. En particular, en dicha fecha el Directorio acordó:

a) Dar inicio al Primer Programa a través del mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la "OFB") en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la "Bolsa") por hasta un 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones), a un precio por acción de $15,02 (quince coma cero dos pesos, moneda de curso legal en Chile), equivalentes al 28 de marzo de 2025 a US$0,016120204 (cero coma cero uno seis uno dos cero dos cero cuatro dólares de los Estados Unidos de América), según el tipo de cambio dólar observado vigente en dicha fecha, y por un periodo de 30 días.

b) Determinar que la OFB fuese inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 28 de marzo de 2025, con efecto a contar del 1 de abril de 2025. La OFB tuvo un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de abril de 2025 y el 30 de abril de 2025.

c) Contratar a J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA y a Banchile Corredores de Bolsa S.A. para efectos de implementar la OFB.

Asimismo, en esta misma Sesión, se acordó que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Primer Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Al 31 de marzo de 2025, producto de la aprobación por parte del Directorio de la Sociedad de dar inicio al programa de adquisición de acciones de propia emisión, a través del mecanismo de prorrata de oferta a firme en bloque (OFB) señalado en los párrafos anteriores la Sociedad procedió a reconocer la obligación de pago de MUS$155.899.

Con fecha 30 de abril de 2025 la OFB fue declarada plenamente exitosa recibiéndose aceptaciones que excedieron largamente las acciones ofrecidas comprar con cargo al Primer Programa, lo cual a su vez obligó a la Sociedad a aplicar una prorrata a los accionistas aceptantes de la OFB. Así las cosas, la OFB fue liquidada en definitiva el pasado 2 de mayo de 2025 no pudiendo los accionistas aceptantes de la OFB vender con cargo al Primer Programa todas las acciones que pretendían.Producto de la ejecución del Primer Programa, la Sociedad adquirió en definitiva la totalidad de las 9.961.006.041 acciones objeto del mismo.

Con fecha 2 de mayo de 2025, se procedió a la liquidación de la compra del 1,6% de las acciones suscritas y pagadas (9.671.006.041 acciones) por un monto total de MUS$151.997 (Ver Nota 24(d). A esa fecha se mantuvo en otras reservas MUS$3.902, esta diferencia se origina por los tipos de cambio entre, por una parte, la fecha de reconocimiento de la obligación de pago, al 31 de marzo de 2025 conforme a lo antes indicado, y por la otra, la fecha

de liquidación de la OFB al 2 de mayo de 2025. Lo anterior debido a que el precio de las acciones fue fijado y pagado en pesos chilenos.".

5ii) Oferta a Firme en Bloque (OFB) junio 2025

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 26 de junio de 2025, se aprobó un nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el "Nuevo Programa") por una duración máxima de hasta 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y por hasta el 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a dicha fecha, esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones. De acuerdo a los términos en que fue aprobado, el objetivo del Nuevo Programa es la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Nuevo Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Nuevo Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcanzare el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B.

En Sesión de Directorio celebrada el 27 de junio de 2025, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al Nuevo Programa aprobado en la referida Junta en los términos de la delegación otorgada al Directorio en dicha Junta y en la normativa aplicable. En particular, en dicha fecha el Directorio acordó:

a) Dar inicio al Nuevo Programa a través del mecanismo de OFB en la Bolsa por hasta un 2,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 14.506.509.062 acciones), a un precio por acción de $19,00 (diecinueve pesos, moneda de curso legal en Chile), equivalentes al 27 de junio de 2025 a US$0,020415400 (cero coma cero dos cero cuatro uno cinco cuatro cero cero dólares de los Estados Unidos de América), según el tipo de cambio dólar observado vigente en dicha fecha, y por un periodo de 30 días. Los términos y condiciones de la OFB podrán ser modificados conforme a lo permitido por la normativa vigente. Cualquier cambio será oportunamente informado mediante un nuevo Hecho Esencial y será registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto por la normativa bursátil.

b) Determinar que la OFB fuese inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 27 de junio de 2025, con efecto a contar del 1 de julio de 2025. La OFB tendrá un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025.

c) Contratar a Banchile Corredores de Bolsa S.A. y a Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa para efectos de implementar la OFB.

Asimismo, en esta misma Sesión, se acordó que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Nuevo Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Al 30 de junio de 2025, producto de la aprobación por parte del Directorio de la Sociedad de dar inicio al programa de adquisición de acciones de propia emisión, a través del mecanismo de prorrata de oferta a firme en bloque (OFB) señalado en los párrafos anteriores la Sociedad procedió a reconocer la obligación de pago de MUS$296.156.

En sesión de Directorio celebrada el 29 de julio de 2025, la Compañía aprobó aumentar el precio de la OFB a la cantidad de $20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción.

En sesión de Directorio celebrada el 30 de julio de 2025, la Compañía aprobó aumentar el porcentaje máximo de acciones a adquirirse bajo la OFB de modo que a través de ella pueda comprarse hasta un 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide su capital social (esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones); porcentaje que corresponde al máximo que contempla el Nuevo Programa.

Con fecha 30 de julio de 2025 la OFB fue declarada plenamente exitosa recibiéndose aceptaciones que excedieron largamente las acciones ofrecidas comprar con cargo al Nuevo Programa, lo cual a su vez obligó a la Sociedad a aplicar una prorrata a los accionistas aceptantes de la OFB. Así las cosas, la OFB fue liquidada en definitiva el pasado 31 de julio de 2025 no pudiendo los accionistas aceptantes de la OFB vender con cargo al Nuevo Programa todas las acciones que pretendían. Producto de la ejecución del Nuevo Programa, la Sociedad adquirió en definitiva la totalidad de las 20.550.887.837 acciones objeto del mismo.

Con fecha 31 de julio de 2025, se procedió a la liquidación de la compra del 3,4% de las acciones suscritas y pagadas (20.550.887.837 acciones) por un monto total de MUS$432.840 (Ver Nota 24(d). A esa fecha se mantuvo en otras reservas MUS$15.603, esta diferencia se origina por la variación en los tipos de cambio entre, por una parte, la fecha de reconocimiento de la obligación de pago, al 30 de junio de 2025 y, por la otra, la fecha de liquidación final de la OFB, al 31 de julio de 2025. Dicha diferencia cambiaria se vio afectada por los siguientes eventos que ocurrieron entre esas fechas: el aumento del precio de la OFB, el 29 de julio de 2025 y la modificación del porcentaje máximo de acciones a adquirirse, permitiendo la compra de hasta un 3,4% del capital social, el 30 de julio de 2025. Lo anterior debido a que el precio de las acciones fue fijado y pagado en pesos chilenos.

(h) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	(3.830.611)	(38.678)	32.947	(48.559)	(3.884.901)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	15.476	(34.872)	—	(19.396)
Reclasificación de ORI a resultados	—	(40.898)	22.685	—	(18.213)
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	11.999	14.580	—	26.579
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(21.763)	(21.763)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	908	908
Diferencia por conversión filiales	(379.049)	(795)	304	—	(379.540)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	(4.296.326)
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	(4.296.326)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	1.416	(37.121)	—	(35.705)
Reclasificación de ORI a resultados	—	(5.854)	47.126	—	41.272
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	(2.204)	—	—	(2.204)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(17.060)	(17.060)
Impuesto Diferido IAS Actuariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	510	510
Diferencia por conversión filiales	218.266	398	(210)	—	218.454
Saldos al 31 de diciembre de 2025	(3.991.394)	(59.140)	45.439	(85.964)	(4.091.059)

(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 o activos 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.

(h.4) Reservas por cambios en el valor temporal del dinero en opciones

Se originan por la variación en el valor temporal del dinero, que representa la diferencia entre el valor razonable de la opción y su valor intrínseco.

(i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Períodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos (*)	Otros aumentos (disminuciones)	Saldo final
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	464.411	976.972	(293.092)	—	1.148.291
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	1.148.291	1.459.984	(437.995)	—	2.170.280

(*) Ver Nota 24 (j).

(j) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo provisorio año 2025	Dividendo mínimo obligatorio año 2025	Dividendo definitivo año 2024
Importe de dividendo (MUS$)	400.000 (*)	37.995 (**)	293.092 (***)
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	574.215.983.709	574.215.983.709	604.437.877.587
Dividendo por acción (US$)	0,000697	0,000066	0,000485
Fecha de pago	23/12/2025		22/04/2025

(*) En Directorio de fecha 3 de diciembre de 2025, se aprobó la distribución del Dividendo Nº54, Provisorio, con cargo a la utilidad del Ejercicio 2025, por un total de MUS$400.000. La fecha de pago fue el 23 de diciembre de 2025.

(**) Corresponde al reconocimiento de la provisión necesaria para alcanzar el dividendo mínimo obligatorio al 31 de diciembre de 2025, equivalente al 30 % de las utilidades del ejercicio 2025. La distribución del dividendo definitivo, con cargo al ejercicio 2025, se encuentra sujeta a la propuesta del Directorio y a la aprobación de los accionistas en la oportunidad que corresponda, de conformidad con la normativa legal y reglamentaria aplicable.

(***) En Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 24 de marzo de 2025, se acordó distribuir un dividendo definitivo propuesto por el Directorio en Sesión Ordinaria del 14 de marzo de 2025, el cual asciende a MUS$293.092, que corresponde al 30% de las utilidades del ejercicio del año 2024. La fecha de pago fue el 22 de abril de 2025.

NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Pasajeros	12.611.528	11.233.287
Carga	1.653.528	1.599.756
Total	14.265.056	12.833.043

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	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Combustible	(3.804.821)	(3.970.077)
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	(1.638.809)	(1.470.057)
Mantenimiento de aeronaves	(862.647)	(815.916)
Arriendo de aeronaves (*)	—	(4.164)
Comisiones	(252.670)	(230.127)
Servicios a pasajeros	(382.252)	(331.918)
Otros costos de operaciones	(1.539.833)	(1.448.052)
Total	(8.481.032)	(8.270.311)

(*) La línea de Arriendo de aeronaves 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)).

Arrendamientos de activos de bajo valor distribuidos en los rubros de los Costos y gastos por naturaleza

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	(22.165)	(18.555)
Total	(22.165)	(18.555)

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Depreciación (*)	(1.644.873)	(1.375.101)
Amortización	(91.225)	(72.555)
Total	(1.736.098)	(1.447.656)

(*) 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 por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 es de MUS$772.159 (MUS$668.936 para el mismo periodo de 2024).

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Intereses préstamos bancarios	(261.722)	(452.778)
Arrendamientos financieros	(43.039)	(49.809)
Pasivos por arrendamientos	(315.309)	(318.267)
Otros gastos financieros	(101.346)	(61.096)
Total	(721.416)	(881.950)

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.

NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Tours	83.187	60.437
Aduanas y almacenaje	48.517	37.710
Canjes LATAM Pass no aéreos	19.351	35.904
Otros ingresos varios	78.879	66.618
Total	229.934	200.669

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 2025	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
Peso argentino	1.454,92	1.030,50	807,98
Real brasileño	5,50	6,18	4,85
Peso chileno	907,13	996,46	877,12
Peso colombiano	3.772,05	4.403,50	3.872,49
Euro	0,85	0,96	0,90
Dólar australiano	1,50	1,61	1,46
Boliviano	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	17,95	20,54	16,91
Dólar neozelandés	1,72	1,77	1,58
Nuevo sol peruano	3,36	3,80	3,70
Guaraní paraguayo	6.560,00	7.815,0	7.270,60
Peso uruguayo	38,95	43,80	38,81

Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Efectivo y equivalentes al efectivo	832.594	630.133
Peso argentino	2.692	4.184
Real brasileño	42.258	4.529
Peso chileno	206.013	17.440
Peso colombiano	22.937	12.156
Euro	20.350	15.721
Dólar estadounidense	485.614	532.670
Otras monedas	52.730	43.433
Otros activos financieros, corriente	8.083	7.768
Peso chileno	2.026	2.130
Dólar estadounidense	5.413	5.086
Otras monedas	644	552
Otros activos no financieros, corrientes	88.031	58.675
Peso chileno	68.643	29.968
Euro	2.775	4.105
Dólar estadounidense	2.356	2.542
Sol peruano	6.158	7.845
Otras monedas	8.099	14.215

Activos corrientes	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	212.571	214.599
Peso argentino	6.885	8.729
Real brasileño	3.012	198
Peso chileno	93.341	64.915
Peso colombiano	1.918	1.562
Euro	65.264	96.438
Dólar estadounidense	7.364	7.503
Otras monedas	34.787	35.254
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	24
Peso chileno	7	24
Activos por impuestos corrientes	29.297	13.121
Peso chileno	2.407	2.035
Peso colombiano	11.974	7.020
Sol peruano	12.966	1.909
Otras monedas	1.950	2.157
Total activos corrientes	1.170.583	916.475
Peso argentino	9.577	12.913
Real brasileño	45.270	4.727
Peso chileno	372.437	116.512
Peso colombiano	36.829	20.738
Euro	88.389	116.264
Dólar estadounidense	500.747	547.801
Otras monedas	117.334	97.520

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Activos no corrientes		
Otros activos financieros, no corrientes	13.211	13.627
Real brasileño	3.417	2.989
Peso chileno	775	876
Euro	4.581	4.579
Dólar estadounidense	1.182	2.315
Otras monedas	3.256	2.868
Otros activos no financieros, no corriente	8.791	5.127
Real brasileño	6.771	5.058
Otras monedas	2.020	69
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.543	4.126
Peso chileno	5.543	4.126
Activos por impuestos diferidos	57	5.147
Peso colombiano	—	5.112
Otras monedas	57	35
Total activos no corrientes	27.602	28.027
Real brasileño	10.188	8.047
Peso chileno	6.318	5.002
Peso colombiano	—	5.112
Euro	4.581	4.579
Dólar estadounidense	1.182	2.315
Otras monedas	5.333	2.972

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	
Pasivos corrientes	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Otros pasivos financieros, corrientes	10.694	30.413	1.080	872
Peso chileno	4.552	1.621	974	747
Euro	3.712	26.191	14	6
Dólar estadounidense	2.162	2.131	—	—
Otras monedas	268	470	92	119
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	837.459	817.925	9.010	8.639
Peso argentino	3.600	5.203	206	133
Real brasileño	1.429	13.237	649	765
Peso chileno	191.314	175.057	1.806	1.556
Euro	37.834	48.804	4	7
Dólar estadounidense	546.733	513.970	2.383	1.773
Sol peruano	51.880	45.244	3.896	4.301
Peso mexicano	2.735	1.890	—	—
Libra esterlina	1.082	4.811	15	18
Peso uruguayo	612	1.253	4	5
Otras monedas	240	8.456	47	81
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corriente	5.482	7.520	—	—
Dólar estadounidense	5.482	7.520	—	—
Otras provisiones, corrientes	6	10	8.427	14.161
Peso chileno	—	—	4	4
Otras monedas	6	10	8.423	14.157

Pasivos corrientes	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Otros pasivos no financieros, corrientes	99.444	11.031	5.652	5.330
Peso argentino	802	1.286	176	478
Peso chileno	94.046	3.916	2.832	2.688
Peso colombiano	1.536	1.122	1.513	1.187
Dólar estadounidense	1.756	3.185	663	758
Otras monedas	1.304	1.522	468	219
Total pasivos corrientes	953.085	866.899	24.169	29.002
Peso argentino	4.402	6.489	382	611
Real brasileño	1.429	13.237	649	765
Peso chileno	289.912	180.594	5.616	4.995
Peso colombiano	1.536	1.122	1.513	1.187
Euro	41.546	74.995	18	13
Dólar estadounidense	556.133	526.806	3.046	2.531
Otras monedas	58.127	63.656	12.945	18.900

Pasivos no corrientes	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Otros pasivos financieros, no corrientes	165.530	90.248	5.701	2.791	165.699	167.538
Peso chileno	39.139	33.318	5.654	2.749	164.600	166.495
Euro	115.122	43.861	47	42	1.099	1.043
Dólar estadounidense	10.122	12.217	—	—	—	—
Otras monedas	1.147	852	—	—	—	—
Cuentas por pagar, no corrientes	23.144	22.407	—	—	—	—
Peso chileno	19.744	16.477	—	—	—	—
Dólar estadounidense	1.266	4.397	—	—	—	—
Otras monedas	2.134	1.533	—	—	—	—
Otras provisiones, no corrientes	59.075	44.993	—	—	—	—
Peso argentino	2.344	2.685	—	—	—	—
Real brasileño	50.948	37.227	—	—	—	—
Peso chileno	2.604	1.996	—	—	—	—
Peso colombiano	135	330	—	—	—	—
Euro	3.001	2.653	—	—	—	—
Dólar estadounidense	43	102	—	—	—	—
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	111.808	89.950	—	—	—	—
Peso chileno	107.187	82.804	—	—	—	—
Dólar estadounidense	4.621	7.146	—	—	—	—
Total pasivos no corrientes	359.557	247.598	5.701	2.791	165.699	167.538
Peso argentino	2.344	2.685	—	—	—	—
Real brasileño	50.948	37.227	—	—	—	—
Peso chileno	168.674	134.595	5.654	2.749	164.600	166.495
Peso colombiano	135	330	—	—	—	—
Euro	118.123	46.514	47	42	1.099	1.043
Dólar estadounidense	16.052	23.862	—	—	—	—
Otras monedas	3.281	2.385	—	—	—	—

Resumen general de moneda extranjera:	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$
Total activos	1.198.185	944.502
Peso argentino	9.577	12.913
Real brasileño	55.458	12.774
Peso chileno	378.755	121.514
Peso colombiano	36.829	25.850
Euro	92.970	120.843
Dólar estadounidense	501.929	550.116
Otras monedas	122.667	100.492
Total pasivos	1.508.211	1.313.828
Peso argentino	7.128	9.785
Real brasileño	53.026	51.229
Peso chileno	634.456	489.428
Peso colombiano	3.184	2.639
Euro	160.833	122.607
Dólar estadounidense	575.231	553.199
Otras monedas	74.353	84.941
Posición Neta		
Peso argentino	2.449	3.128
Real brasileño	2.432	(38.455)
Peso chileno	(255.701)	(367.914)
Peso colombiano	33.645	23.211
Euro	(67.863)	(1.764)
Dólar estadounidense	(73.302)	(3.083)
Otras monedas	48.314	15.551

NOTA 29 – GANANCIA POR ACCIÓN

Ganancia básica por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025	2024	
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora (MUS$)	1.459.984	976.972	
Promedio ponderado de número de acciones, básico (*)	589.302.090.735	604.437.877.587	(*)
Ganancia básicas por acción (US$)	0,002477	0,001616	

Ganancia diluida por acción	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de 2025	2024	
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora (MUS$)	1.459.984	976.972	
Promedio ponderado de número de acciones, diluido (**)	589.306.002.483	604.441.789.335	(**)
Ganancia diluidas por acción (US$)	0,002477	0,001616	

(*) Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, el número de las acciones básicas promedio ponderado considera 589.302.090.735 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, el número de acciones básicas promedio ponderado consideran 604.437.877.587 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2024.

(**) Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 589.302.090.735 acciones en circulación y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2025, asumiendo la conversión total de los Bonos Convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 604.437.877.587 acciones desde el 1 de enero de 2024 y hasta el 31 de diciembre de 2024, y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, asumiendo la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11.

NOTA 30 – CONTINGENCIAS

I. Juicios.

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y 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$9.670 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anulo la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUS$9.670 (8.220.000 Euros) a MUS$2.638 (2.244.000 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. Se celebró audiencia ante el Tribunal Europeo el 10 de abril de 2024. Actualmente nos encontramos esperando resolución. El 5 de septiembre de 2024, el Abogado General del Tribunal Europeo publicó un dictamen no vinculante en el que afirmaba que el Tribunal Europeo debía rechazar todos los recursos de las aerolíneas y mantener las multas actuales. El Tribunal Europeo suele seguir la mayoría de las recomendaciones del Abogado General, por lo que existe una alta probabilidad de que la sentencia final confirme las mismas multas, en nuestro caso 2.244.000 Euros. La fecha prevista de resolución es el 26 de febrero de 2026.	2.638
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)	—	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, radicaron en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigente actualmente solo el proceso de Noruega.	Actualmente solo pendiente el proceso de Noruega. El caso de Noruega está sin actividad desde enero de 2014 (pendientes de conocer la decisión final de la Comisión Europea). Sin embargo, se han mantenido negociaciones extrajudiciales y, al igual que en el caso de Países Bajos, a finales del año 2025 se ha conseguido un pre-acuerdo con todas las compañías aéreas implicadas, que se han visto forzadas a aceptar el retiro de sus reclamaciones contra LATAM y LAN CARGO tras ver anulada su reclamación previa en la Corte de Nueva York durante el Capítulo 11. Pendiente de formalizar el retiro de sus reclamaciones durante el año 2026 para dar por cerrado el caso en Noruega.	—
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. En espera de una fecha para la audiencia de apelación.	10.721

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	Demanda presentada por ABSA 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$3.782 – R$20.767.351,66 - probable y MUS$8.507 – R$ 46.707.331,63 - posible). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Fisco.	12.290
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Demanda ordinaria presentada por TAM Linhas Aéreas 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$104.649 (R$ 574.527.021,43). 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 enero de 2024 la Empresa tuvo una sentencia desfavorable y en febrero de 2024 presentó una apelación al tribunal. 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.	81.948
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Demanda presentada por las autoridades fiscales para cuestionar la 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/sorteado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que genera una etapa procesal adicional en las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones, recibiendo la empresa el resultado de este trámite procesal, presentando una manifestación. En agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión desfavorable en el Recurso de Apelación y Recurso Especial que presentó. En agosto de 2025 la empresa recibió la notificación de la resolución de estos recursos, presentando su defensa el 11/08/2025. Actualmente la empresa se encuentra aguardando la decisión del Tribunal.	35.628
TAM Linhas Aéreas S.A.	10 ª 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. En abril de 2025, se dictó una sentencia desfavorable para LATAM Airlines Brasil en primera instancia. La Empresa presentó un recurso de apelación el 9 de abril de 2025.	33.655
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial presentada por TAM 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 sentencia favorable. El Fisco presentó un recurso de apelación. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Fisco.	9.977
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacía 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. Deuda pagada. Debemos esperar la apreciación de la autoridad.	15.534
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacía 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, la cual se consideró parcialmente favorable a la empresa. Presentamos un recurso de apelación que generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. Estamos esperandoel resultado de ese trámite procesal.	30.863

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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).	En 2001 la empresa inició un proceso judicial y en 2009 tuvo una primera decisión parcialmente favorable. En 2016, el Tribunal rechazó el recurso de las empresas demandantes. Presentamos nuevos recursos ante el STJ y el STF. Estos recursos (Especial y Extraordinario) fueron negados y presentamos otro recurso llamado Recurso Interno el cual se encuentra pendiente de decisión. 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.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo contra la empresa 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 de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 14/08/2025 el recurso de apelación presentado por la empresa fue declarado desfavorable. La empresa presentó un Recurso el 18 de septiembre de 2025 que fue fallado de forma desfavorable a la empresa. La empresa presentó un nuevo recurso el 19 de enero de 2026. Se deberá esperar la resolución.	126.588
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	22.100
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	16.343
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	21.371
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	13.852
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 29/04/2025 se dictó el auto de apertura a prueba, pero aún no han sido proveídas la mismas. El 18/07/2025 se contestó traslado oponiéndose a la ampliación del objeto de litis presentado por la actora, que pretende incluir una tasa que no se encontraba vigente al momento del inicio de la demanda. Con fecha 27 de noviembre de 2025 se proveyó la presentación antedicha, haciendo lugar a la solicitud de ampliación de objeto solicitado por la actora; esta resolución del juzgado fue apelada por la empresa el 04 de diciembre de 2025, por lo cual aún no se encuentra firme.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	15.800

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.938844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.513
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.(proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.238
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727719/2019-71	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción. Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal de primera instancia rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En octubre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un Recurso Especial. En espera de la resolución.	43.821
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910559/2017-91	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.502
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910547/2017-67	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.380
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910553/2017-14	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	13.940
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910555/2017-11	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.652
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910560/2017-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.895

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Mon compron (* MU
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910550/2017-81	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.8
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910549/2017-56	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.4
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910557/2017-01	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	11.7
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal do Brasil	10840.722712/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	TAM presentó la Defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso Voluntario y en marzo de 2025, en el juicio de segunda instancia, se generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. En espera del citado trámite procesal.	35.1

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2019-86	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En mayo de 2025 se dictó una decisión parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un Recurso Especial. En espera de la resolución.	19.216
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978946/2019-97	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En septiembre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un recurso especial.	11.620
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978944/2019-06	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS).	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En octubre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. La Empresa presentó su defensa el 11/08/2025. Actualmente se está a la espera de la resolución.	12.300

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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. El 27 de marzo de 2024 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, en la cual no se llegó a acuerdo. El 14 de mayo de 2024 se dictó la interlocutoria de prueba, y el 18 de junio de 2024 se rechazó la reposición en contra de esta resolución, dando inicio al término probatorio. El 27 de mayo de 2025 se citó a las partes a oír sentencia. La cuantía por el momento es indeterminada.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.726429/2021-41	Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de COFINS sobre hechos imponibles presuntamente ocurridos entre el 2016 al 2017.	Se negó la defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade) presentando LATAM Airlines Brasil un recurso de apelación (Recurso Voluntario). El 21 de agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión parcial sobre la apelación presentada, debiendo esperar la notificación para evaluar los próximos pasos.	20.367
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	En marzo de 2007 la empresa presentó la demanda y se rechazó una orden judicial para no eliminar la incidencia de las cotizaciones a la seguridad social en los fondos (las cotizaciones a la seguridad social se aplican a 1/3 de las vacaciones, el salario de maternidad y el subsidio de enfermedad). El 2 de febrero de 2008 hubo sentencia desfavorable para la empresa y presentó un recurso de apelación. En la decisión de Apelación el Tribunal emitió una decisión parcialmente favorable para la empresa. Se interpuso Recurso Especial/Extraordinario y quedó suspendido hasta la decisión del Tribunal – (Tema STF 985). El junio de 2024 el asunto quedó parcialmente definido en la sentencia del Tribunal Supremo (STF) sobre el "leading case" de otra empresa. Dado el reflejo de la decisión del STF en este caso, LATAM Airlines Brasil constató que para el período comprendido entre septiembre de 2020 y mayo de 2024 existen valores adeudados por el tercio de vacaciones por falta de pago en este período y se depositaron dichos montos. Se espera la finalización del juicio.	72.027
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.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal do Trabajo 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	Acción considerada parcialmente válida. Las partes interpusieron recursos de apelación y el Tribunal Regional del Trabajo los desestimó. A la espera de que se remitan los recursos al Tribunal Superior del Trabajo para su resolución.	566
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 de primera instancia presentada, con decisión negativa. La empresa presentó un Recurso. Este recurso pasó al CARF para sentencia el 04 de diciembre de 2024. El día del juicio, uno de los jueces pidió analizar el caso. En febrero de 2025, después del retorno del proceso para juicio, se generó una etapa procesal adicional en las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. Se está a la espera de la realización de este trámite procesal por parte del Fisco.	19.575

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
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. La empresa obtuvo una decisión favorable en primera y segunda instancia cancelando la deuda. El Fisco presentó un Recurso Especial y se está a la espera del juicio.	22.120
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 de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF) que fue denegado. Se presentó recurso especial que fue parcialmente favorable. A la espera de que se finalice la decisión "liquidação".	10.291
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 de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 17 de septiembre de 2024, para analizar créditos extemporáneos, se generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. En espera de este trámite procesal.	10.377
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.530/2022-49	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	10.810
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.532/2022-38	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 2o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	11.611
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.533/2022-82	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	20.492
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.725650/2023-86	Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de PIS y COFINS sobre hechos imponibles presuntamente ocurridos entre el 05/2018 al 12/2018. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	14.295
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. Con fecha 18/11/2023 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. Con fecha 06/8/2024, LATAM solicitó que se declare el abandono del procedimiento, solicitud que fue acogida por resolución de 27/03/2025. CONADECUS presentó recurso de apelación en contra de dicha resolución con fecha 02/04/2025 el cual fue acogido por resolución de fecha 20/08/2025. El 26 de noviembre de 2025 el tribunal determinó que se celebre una audiencia de conciliación, la cual no se realizó por falta de notificación.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.967587/2022-48	Trata de la compensación/reembolso no homologada y resarcimiento del Cofins por pago indebido ocurrido el 3º trimestre 2018	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	11.697

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-2011	Rol 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.	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, el que fue rechazado, al igual que un recurso de reposición presentado por la JAC rechazado de manera unánime por la Corte Suprema, a ambas acciones de la JAC se opuso LATAM. No quedan más recursos pendientes en este caso. 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 19/10/23 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.(Continúa en la página siguiente)	—
		NC-524-2023	Rol NC-524-2023. 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.		

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
				(Proviene de la página anterior) 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 consulta de JetSmart. Durante los meses de enero y febrero de 2024 también aportaron antecedentes la FNE, la JAC, el SERNAC, Sky Airline y CONADECUS. El 13/02/2024 la JAC presentó una solicitud de aclaración al TDLC, preguntando si podía llamar a licitación respecto de las frecuencias aéreas internacionales en la ruta Santiago–Lima cuya vigencia expira el año 2024. Con fecha 15/02/2024 LATAM presentó un escrito señalando que no había ninguna materia que aclarar y que la solicitud debía ser rechazada. Con fecha 15/02/2024 el TDLC falló en contra de lo requerido por la JAC, dado que no existían aspectos obscuros o dudosos que aclarar. Con fecha 25 de abril de 2024 se realizó la licitación por dos frecuencias Santiago-Lima, siendo ambas adjudicadas a JetSmart. LATAM acompañó al TDLC el acta de dicha licitación. Con fecha 19 de junio de 2024 LATAM acompañó informe económico y observaciones al informe presentado por JetSmart. Con fecha 19 de julio de 2024, la JAC, JetSmart, LATAM y Sky presentaron antecedentes adicionales. Con fecha 31 de julio de 2024 se realizó la Audiencia Pública en el TDLC, intervinieron la JAC, la FNE, JetSmart, CONADECUS y LATAM. Con fecha 18 de diciembre de 2024 el TDLC solicita a la FNE informar sobre el estado actual de la investigación Rol N° 2755-24 comentada en su aporte de antecedentes y a la JAC informar sobre el estado de tramitación de la consulta ciudadana relacionada a la modificación del reglamento de asignación de frecuencias. Con fecha 24 de diciembre de 2024 la FNE y la JAC presentaron sus respuestas. Con fecha 10 de enero de 2025 el TDLC rechaza la solicitud de JetSmart sobre el proceso no contencioso de 26 de septiembre de 2023, declarando que las bases de licitación no generan riesgos significativos que puedan infringir las disposiciones del Decreto Ley N° 211. Con fecha 24 de enero de 2025 JetSmart presentó un recurso de reclamación en contra de la sentencia del TDLC que será revisado ante la Corte Suprema. Los días 6 y 7 de octubre de 2025 tuvo lugar la vista de la causa ante la Corte Suprema y LATAM participó en los alegatos. Actualmente la causa se encuentra en estado de acuerdo, estando pendiente la dictación del fallo.	

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.967612/2022-93	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2019 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS).	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	11.626
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.	—
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	-	Recurso de Apelación N° 4070350001313 presentado el 22 de enero de 2025 contra la Resolución de Intendencia N° 4070140001797 notificada el 31 de diciembre de 2024, que declaró infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. El 22.12.2022, fueron notificadas la Resolución de Determinación N° 0120030130232 y N° 0120030130245 así como 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 dichas 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. El 04 de septiembre de 2024 mediante notificación del Resultado Complementario del Requerimiento N° 0122220002363, el área de fiscalización deja sin efecto el reparo relacionado al gasto de Mantenimiento Mayor por $63MM aproximadamente, sin embargo, mantiene los demás reparos. Así las cosas, con fecha 16 de septiembre de 2024 fueron notificadas las Resoluciones de Determinación N° 0120030139681 y N° 0120030139682, así como la Resolución de Multa N° 0120020040024 por la infracción del numeral 1 del artículo 178° del Código Tributario. En ese sentido, el 23 de octubre de 2024 la Compañía presentó un recurso de reclamación contra las mencionadas resoluciones, el cual se tramitó bajo el Expediente de Reclamación N°4070340001599. Sin embargo, mediante la Resolución de Intendencia N° 4070140001797, notificada el 31 de diciembre de 2024, la SUNAT resolvió declarar infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. En consecuencia, el 22 de enero de 2025 LATAM Airlines Perú presentó recurso de apelación contra dicha resolución ante el Tribunal Fiscal.El 25 de julio de 2025 la Compañía fue notificada de la Resolución del Tribunal Fiscal Nº 06398-1-2025, que declara la nulidad de la resolución que admitió el recurso de apelación, tras verificarse que la SUNAT no presentó el expediente completo relacionado con los procedimientos de auditoría y reclamación administrativa. Por ello, y en cumplimiento de la resolución del Tribunal Fiscal, la SUNAT volvió a presentar el expediente completo mediante el Oficio N.° 4194 el 21 de agosto de 2025. A la fecha, el expediente se encuentra pendiente de resolución.	122.953

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-927.871/2023-62	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2020 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	13.404
TAM Linhas Aéreas	União Federal	19613.720519/2024-11	El 7 de febrero de 2024, el Servicio de Impuestos Federales de Brasil emitió una liquidación fiscal contra TAM Linhas Aéreas (19613.720519/2024-11) por el monto de MUS$47.104 (MR$262.845) relacionados con ciertos créditos fiscales sobre "PIS COFINS" (Contribuciones Sociales Federales Gravadas sobre el Ingreso Bruto) durante el periodo 2019/2020.	La empresa presentó una contestación administrativa impugnando el monto total de la liquidación tributaria. El 11 de septiembre de 2024 la empresa recibió la decisión parcial de la defensa presentada. La Empresa presento recurso en segunda instancia y aguarda decisión en el recurso.	55.042
LATAM Airlines Group S.A.	15° Juzgado Civil de Santiago	C-15990-2024	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A., American Airlines Inc. y Delta Airlines Inc., por supuestas diversas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de una falla del antivirus Crowdstrike, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo o difuso de los consumidores.	LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. Con fecha 17 de septiembre de 2024 LATAM Airlines Group fue notificada de la demanda. Con fecha 27 de septiembre de 2024 LATAM presentó 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 20 de noviembre de 2024. Con fecha 09 de diciembre de 2024 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. El 19/02/2025 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, en la cual no se llegó a acuerdo. El 03/04/2025 se dictó la interlocutoria de prueba, que fue notificada a LATAM el 8 de septiembre de 2025. El término probatorio ordinario concluyó el 5 de noviembre de 2025.	—

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos comprometidos (*) MUS$
LATAM Airlines Brasil	Tribunales de Justicia del Estado de Sao Paulo, Rio Grande do Sul, Parana, Rio Grande do Norte, Santa Catarina, Ceará, Tribunal Regional Laboral de la 15ª Región y y Tribunal Regional Federal de la 4ª Región	Diversos roles listados en detalle en la quinta columna	Demandas en contra de las empresas Voepass y LATAM Airlines Brasil por supuesta responsabilidad en procedimiento civil, presentadas por los familiares de las víctimas del accidente aéreo del Vuelo 2283. En los procesos número 5002529-15.2025.4.04.7005 y 5002829-74.2025.4.04.7005, las demandas también fueron interpuestas contra la ANAC, la agencia brasileña responsable de la regulación de la aviación civil, y la ATR (Avions de Transport Régional). Todos estos litigios se encuentran bajo cobertura de seguro.	Procesos con un valor determinado de la causa y sin acuerdo extrajudicial aprobado en su momento: Thiago Cavalcanti Sartori y otros (Rol 1031322-41.2025.8.26.0100), Gabriela Michel (Rol 5007465-09.2024.8.21.0087), Wilson dos Santos Silva y otra (Rol 5002829-74.2025.4.04.7005), Éder Schulz, Marli Schulz y Valentina Siveris (Rol 4045612-10.2025.8.26.0100) y Rosana Barbosa Bartinik (Rol 0059347-06.2025.8.16.0021). Casos con acuerdo extrajudicial aprobado por el tribunal respecto a la acción de indemnización: Luana dos Santos Bezerra Bounhe y otros (Rol 1002928-30.2024.8.26.0659), Gabriel Michel (Rol 5004461-61.2024.8.21.0087), Armindo Michel (Rol 5005103-34.2024.8.21.0087), Anna Maria Michel (Rol 5000075-51.2025.8.21.0087), Marcos Vinicius Ávila Santana y otros (Rol 0012257-66.2024.5.15.0004), Maria Fernanda Azevedo Pompilio Leonel Ferreira y otros (Rol 0045785-61.2024.8.16.0021), Laura dos Reis Camilo y otra (Rol 1182239-09.2024.8.26.0100), Aracy Ribeiro Moreira y otros (Rol 1174718-13.2024.8.26.0100), Silvia Nicole Dantas Costa Maia y otros (Rol 1003874-02.2024.8.26.0659), Lívia Raquel de Souza Dutra y otros (Rol 3036952-42.2024.8.06.0001), Fernanda Laice de Gois Nascimento Paula y otros (Rol 0827620-90.2024.8.20.5106), Ana Lurdes de Souza y otra (Rol 5000032-19.2025.8.24.0027), Naira Maria da Silva Gusson do Nascimento (Rol 1001368-42.2024.8.26.0695), Araceli Ciotti de Marins y otros (Rol 0043796-20.2024.8.16.0021), Beatriz Alves Coca Navarro y otros (Rol 1001217-87.2025.8.26.0292), Beatriz da Costa Silva (Rol 5002529-15.2025.4.04.7005) y en los procesos presentados por los familiares de Rosana Santos Xavier (Rol 1000691-14.2025.8.26.0198). Actualmente, no hay más casos con valor de causa indeterminado y sin acuerdo extrajudicial aprobado. El monto del acuerdo ya ha sido pagado por la aseguradora y los procesos se cerrarán. Todos estos litigios se encuentran bajo cobertura de seguro.	—
LATAM Airlines Brasil	União Federal	17459.720028/2024-67	Notificación de Infracción mediante la cual se rechazaron amortizaciones de fondo de comercio (ágio), realizada en los años calendario 2019 y 2020, al calcular el Impuesto a la Renta Empresarial (IRPJ) y Contribución Social sobre las Ganancias (CSL).	Defensa administrativa presentada. La empresa recibió una resolución desfavorable, presentando un Recurso el 18 de septiembre de 2025.	25.672
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal Laboral Regional da 10° Região - TRT 10	0000582-04.2021.5.10.0020	Acción civil pública interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que pretende que se condene a la empresa a reincorporar a los empleados despedidos por supuesta discriminación tras oponerse a la propuesta de reducción salarial de la empresa.	La primera instancia decidió que el sindicato no tenía legitimidad y extinguió la acción. El sindicato interpuso recurso de apelación. En Segunda Instancia se anuló la sentencia y se ordenó la reapertura de la instrucción. Actualmente en espera de juicio del TST.	14.541
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.722355/2014-52	Se trata de una notificación de infracción mediante la cual la inspección pretende exigir a la empresa el PIS y COFINS - 3º trimestre 2009 al 1º trimestre 2011 (proporcionalidad).	Defensa administrativa presentada. La empresa obtuvo una decisión favorable en primera y en segunda instancia cancelando la deuda. El caso debe ser archivado.	11.389
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	União Federal - Fazenda Nacional	1022008-31.2024.4.01.3400	Acción presentada con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la empresa a pagar una multa del 10% por incumplimiento del régimen de admisión temporal (vinculado a procesos 10715-722.602/2017-75 y 10715-722.603/2017-10).	El 24 de abril de 2024 la empresa obtuvo la decisión para impedir la presentación de la garantía. Hacienda presentó recurso contra esta decisión y el proceso se encuentra a la espera del juicio de primera instancia.	11.291
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.973971/2024-11	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4o trimestre de 2022 (proporcionalidad)	El 05 de noviembre de 2025 la Empresa presentó su defensa administrativa. En espera de la resolución.	15.753
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.973969/2024-34	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 3o trimestre de 2022 (proporcionalidad)	El 05 de noviembre de 2025 la Empresa presentó su defensa administrativa. En espera de la resolución.	10.341

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2025, 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. El siguiente cuadro contiene los procesos que durante el 2025 fueron cerrados o cambiaron a status remoto, de acuerdo a lo que se publicó en la nota de contingencias del correspondiente estado financiero:

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Estado
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justiça (STJ)	0042711-61.2007.8.05.0001 (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. Se realizó un acuerdo para el pago de MUS$4.480 (R$25.000.000,00). Se realizó el pago total del acuerdo.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024
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. Con fecha 15 de julio de 2024 el TDLC resolvió que la Resolución de Aduanas consultada por Aerosan no infringía el Decreto de Ley N° 211. La cuantía por el momento es indeterminada.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024
LATAM Airlines Group S.A.	FNE	2585-19	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. La investigación se encuentra finalizada.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024

III. Investigaciones gubernamentales.

1) 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 chárter en ruta Santiago-Isla de Pascua durante periodo de pandemia. La investigación Rol N° 2729-23 fue archivada y concluyó sin acciones por parte de la FNE. Respecto a la causa Rol N° 2484-18 con fecha 28 de agosto de 2023 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicitó antecedentes adicionales a LATAM, cuya respuesta fue remitida el día 27 de septiembre de 2023. Con fecha 14 de octubre de 2024 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM, el cual fue respondido con fecha 4 de noviembre de 2024. La última actividad de la investigación Rol N °2484-18 corresponde a un Oficio Ordinario de fecha 21 de noviembre de 2024, que fue respondido en dos partes: la primera el 6 de diciembre de 2024 y la segunda el 11 de diciembre de 2024.

2) Con fecha 13 de octubre de 2020 la Fiscalía Nacional Económica (FNE) dio inicio a la investigación Rol N° 2630-20, en virtud de una denuncia sobre comisiones a agencias de turismo. Con fecha 14 de marzo de 2025 la FNE decidió desacumular dicha investigación, creando un nuevo Rol N° 2797-25 relativo a la implementación de sistemas de distribución mediante NDC por aerolíneas con presencia en Chile. Con fecha 18 de julio de 2025 la investigación Rol N° 2630-20 fue archivada sin acciones por parte de la FNE. Respecto a la investigación Rol N° 2797-25, con fecha 9 de diciembre de 2025 LATAM recibió un Oficio Ordinario, que fue respondido el 22 de diciembre. La última actividad de la investigación Rol N°2797-25 corresponde a un Oficio ordinario recibido el 15 de enero de 2026, cuya respuesta se encuentra en elaboración y dentro de los plazos.

3) 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. Respecto a la investigación Rol N°2669-21, con fecha 4 de marzo de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 15 de marzo de 2024. Con fecha 19 de abril de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual se la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 02 de mayo de 2024. Con fecha 11 de diciembre de 2024 LATAM recibió un Oficio Ordinario en el cual la FNE le solicita antecedentes adicionales el cual fue respondido por LATAM en dos partes: la primera con fecha 26 de diciembre de 2024 y la segunda con fecha 08 de enero de 2025. El 8 de abril de 2025, LATAM recibió un Oficio Ordinario en el que la FNE solicitó información adicional, el cual fue respondido por LATAM el 7 de mayo de 2025. La actividad más reciente en la investigación del Caso Rol N° 2669-21 es un Oficio Ordinario de fecha 9 de junio de 2025, el cual fue respondido con fecha 23 de junio de 2025. Con fecha 03 de septiembre de 2025 la FNE decidió nuevamente desacumular parte de los antecedentes de la investigación Rol N° 2669-21, dejando el Rol N° 2824-25 para la investigación respecto de acuerdos de código compartido y otros acuerdos de cooperación y coordinación entre LATAM y terceras aerolíneas y las condiciones de competencia en rutas que conecten Chile con Oceanía y Europa operadas por LATAM. Respecto a la investigación Rol N° 2824-25, con fecha 8 de septiembre de 2025 LATAM recibió un Oficio Ordinario en el cual FNE solicita antecedentes, los cuales fueron requeridos en dos entregas: la primera fue respondida con fecha 16 de septiembre de 2025 y la segunda con fecha 15 de octubre de 2025. La última actividad corresponde a un oficio enviado por la FNE de fecha 6 de noviembre de 2025, que fue respondido el 5 de diciembre de 2025.

4) 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. El 29 de diciembre de 2023 el CADE envió una nueva carta a LATAM Airlines Brasil solicitando información más completa, a la que LATAM respondió en partes, el 16 de febrero de 2024, 11 de marzo de 2024, 22 de marzo de 2024 y 11 de junio de 2024. El 25 de febrero de 2025, el CADE envió una nueva carta a LATAM Airlines Brasil solicitando información adicional sobre el proceso de fijación de precios, la que fue respondida por LATAM el 03 de abril de 2025. El proceso de investigación se mantiene abierto hasta el 22 de diciembre de 2025 y podrá ser ajustada esa fecha después de ese plazo, a criterio de las autoridades. 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.

5) Autoridades de consumidor de Brasil enviaron durante agosto y septiembre de 2024 tres oficios a LATAM Airlines Brasil con el objetivo de obtener informaciones relacionadas al accidente de vuelo que afectó a la empresa Voepass y con la cual LATAM Airlines Brasil mantiene un acuerdo de código compartido, respondiendo la empresa en tiempo y forma los citados oficios. La Secretaría Nacional del Consumidor y el Instituto de Defensa del Consumidor del Estado de São Paulo (PROCON SP) decidieron archivar el procedimiento debido a la suficiencia de las respuestas presentadas por la compañía. Aún están en curso los procedimientos ante el Instituto de Defensa del Consumidor del Estado de Paraná (PROCON PR). LATAM Airlines Brasil recibió asimismo un oficio de parte del Ministerio Público (Fiscalía) con fecha 12 de agosto de 2024, el que fue respondido por la empresa el día 27 de agosto de 2024 (IC 0161.0001107/2024). El 05 de septiembre de 2024 la Fiscalía emitió una decisión para separar el procedimiento en tres temas específicos: (1) asuntos de seguridad, en las cuales LATAM Airlines Brasil no es parte (IC 14.0156.0004310/2024); (2) asuntos de consumidores (IC 0161.0001000/2024), con dos manifestaciones presentadas ya archivado ; y (3) asuntos indemnizatorios (IC 0161.0001107/2024), también ya archivado. Remoto. Al archivar la investigación civil principal (IC 0161.0001107/2024), el Ministerio Público determinó la apertura de (1) una nueva investigación civil, para averiguar el daño moral colectivo (LATAM Airlines Brasil aún no fue notificada sobre la apertura de este procedimiento) y (2) un proceso administrativo para acompañar el pago de las indemnizaciones en el ámbito del PR 22883 (LATAM Airlines Brasil aún no fue notificada sobre la apertura de este procedimiento). Posible. El 17/01/2025, la Defensoría Pública de Paraná informó la apertura de un proceso administrativo para averiguar el daño moral colectivo. LATAM Airlines Brasil fue notificada sobre la apertura del proceso, pero, hasta el momento, no se le solicitó ninguna información adicional a la empresa. Posible. El 11/03/2025, el PROCON SP envió un oficio a LATAM Airlines Brasil para solicitar informaciones sobre métricas y medidas tomadas para la atención de consumidores después de la suspensión de las operaciones de Voepass determinada por la Agencia Nacional de Aviacion Civil (ANAC). La respuesta fue presentada el día 18/03/2025. Posible. El 12/03/2025, el Instituto de Defensa del Consumidor de Juiz de Fora (Estado de Minas Gerais) comunicó la apertura de un proceso administrativo también para averiguar informaciones sobre la atención de consumidores después de la suspensión de las operaciones de Voepass. La respuesta fue presentada el 19/03/2025. El 06/05/2025, el Ministerio Público Federal (Fiscalía) envió un oficio a LATAM Airlines Brasil para solicitar aclaraciones sobre la denuncia presentada por un consumidor, especialmente en relación con los retrasos en los vuelos de Voepass y las condiciones de la aeronave. La empresa respondió el 05/06/2025. Posteriormente, el procedimiento fue archivado considerando que se produjo la revocación definitiva de la autorización para la comercialización de vuelos por parte de Voepass, determinada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).

IV El Supremo Tribunal Federal (STF) de Brasil, en el procedimiento judicial del Tema de Repercusión General 1417 (proceso judicial único 0834466-97.2024.8.19.0209) y sin perjuicio que el STF fallará a futuro dicho caso y conforme a sus méritos emitirá una sentencia definitiva, ya ha emitido dos dictámenes en dicho proceso:

1) El 23 de agosto de 2025 determinó que la sentencia definitiva de este procedimiento judicial será aplicable a todos los procesos de hechos similares en Brasil (reconocimiento de la repercusión general); y

2) El 26 de noviembre de 2025 el STF suspendió parcialmente los procesos judiciales en curso a nivel nacional en Brasil, en el ámbito civil-consumidor, que abordan la responsabilidad de las aerolíneas por retrasos o cancelaciones de vuelos causados por casos fortuitos o de fuerza mayor y compensación de daños morales.

Sin perjuicio de que hasta la fecha LATAM Airlines Brasil ya tiene cerca de 10.000 casos suspendidos, espera que este número de suspensiones continúe creciendo.

Se mantuvieron las provisiones de todos los procesos hasta que se dicte sentencia definitiva del caso.

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 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal domiciliada en Florida, modificó, aumentó y extendió la nueva línea de crédito rotativa ("Exit RCF") de 2022 desde MMUS$500 a MMUS$750 con un consorcio de nueve bancos liderado por JP Morgan Chase Bank, N.A. Al 31 de diciembre de 2025, 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 (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad), (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, (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad) 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 07 de julio de 2025, dicho préstamo fue pagado en su totalidad). El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el "Financiamiento de Salida") compartían 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.

El 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, modificó, aumentó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de 9 instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido desde MMUS$600 a MMUS$800. 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 2025, 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 cuatro 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 4 de noviembre de 2024, este crédito fue totalmente repagado. El préstamo incluía 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).

El 15 de octubre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., recibió los fondos de su emisión de bonos garantizados al 7,875% con vencimiento en 2030 ("Bonos 2030", junto con los Bonos 2029, los "Bonos") por un capital total de MMUS$1.400. El Exit RCF y los Bonos 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. 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. Los fondos recibidos fueron utilizados para repagar el Term Loan B y parte del Bono 2027.

El 4 de noviembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió una nueva línea de crédito rotativa, compuesta por motores de repuesto ("Spare Engine Facility"), a cuatro años con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, como agente del préstamo, por un importe total de MMUS$300, de los cuales se giraron MMUS$275 el mismo día, quedando otros MMUS$25 a disposición de la compañía cuando sea requerido. El préstamo incluía 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). Los fondos recibidos fueron utilizados para pagar la totalidad del financiamiento de motores anterior. Finalmente, dicha emisión fue ligada a sostenibilidad ("Sustainability-Linked"), lo que implica comprometernos a una reducción en la intensidad de emisiones de CO2 desde marzo de 2025 hasta el vencimiento de la línea. El cumplimiento o no cumplimiento de dichas metas, en ningún caso implica la aceleración del crédito, sino que entrega un premio o castigo respectivamente sobre la tasa de interés.

El 07 de julio de 2025, LATAM Airlines Group S.A., recibió los fondos de su emisión de bonos garantizados al 7,625% con vencimiento en 2031 ("Bonos 2031", junto con los Bonos 2030, los "Bonos") por un capital total de MMUS$800. El Exit RCF y los Bonos comparten la misma garantía de intangibles, la cual fueron modificada respecto al Financiamiento de salida. Dicha garantía se compone principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), y parte de la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. 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. Los fondos recibidos fueron utilizados completamente para repagar el Bono 2029.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Monto MUS$	Fecha de liberación
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	62	Carta de Crédito	303.187	10 ene 2026
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	1	Póliza de Seguro	56.079	20 abr 2028
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	22	Póliza de Seguro	179.813	19 may 2026
TRIBUNAL DEJUSTIÇADOESTADODABAHIA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	5.384	27 jun 2029
VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	8.489	15 abr 2028
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC	LATAM Airlines Group S.A.	11	Carta de Crédito	7.452	3 feb 2026
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Póliza de Seguro	6.879	31 dic 2999
1° VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	3.091	31 dic 2999
ARQUITETURA DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DO RJ	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.469	31 dic 2999
AENA AEROPUERTOS S.A	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	2.270	10 sept 2026
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	2	Carta de Crédito	3.600	27 ene 2026
METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	5	Carta de Crédito	932	13 mar 2026
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	16	Carta de Crédito	2.067	31 mar 2026
FUNDACAO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	11	Póliza de Seguro	20.669	10 feb 2026

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Monto MUS$	Fecha de liberación
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	5.400	20 jul 2026
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	34	Carta de Crédito	8.102	12 feb 2026
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	1.280	31 dic 2999
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	1.685	31 oct 2029
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	1.350	5 ago 2026
AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	6	Carta de Crédito	1.101	31 ene 2026
DISTRITO FEDERAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.308	1 jul 2030
JFK International Air Terminal LLC	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.300	4 jun 2026
ANA AEROPORTOS PORTUGAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.139	31 oct 2026
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	3	Carta de Crédito	2.835	15 nov 2026
CORPAC S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	25	Carta de Crédito	5.788	31 ene 2026
SYDNEY AIRPORT CORPORATION LIMITED	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	1.120	16 jul 2026
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	7	Carta de Crédito	1.616	6 feb 2026
Total				635.405	

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	
						2025	2024
						MUS$	MUS$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	30	142
76.115.378-1	Costa Verde Portfolio S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	121	—
76.183.853-9	Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	—	16
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	—	(5)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios recibidos interlineal	US$	(28.560)	(22.863)
				Servicios prestados interlineal	US$	27.867	32.092
				Servicios recibidos handling	US$	(225)	(88)
				Servicios prestados handling	US$	2.480	1.058
				Servicios recibidos millas	US$	(2.150)	(10.103)
				Servicios prestados millas	US$	3.679	2.783
				Servicios prestados mantenimiento	BRL	681	776
				Servicios recibidos salón VIP	US$	(4)	—
				Servicios prestados salón VIP	US$	622	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US$	(342.254)	(319.499)
				Servicios prestados interlineal	US$	211.082	213.153
				Servicios recibidos millas	US$	(12.858)	(15.795)
				Servicios prestados millas	US$	9.567	8.335
				Servicios prestados mantenimiento	US$	1.799	995
				Servicios prestados mantenimiento	BRL	914	—
				Servicios recibidos Handling	US$	(21.679)	(7.058)
				Joint venture	US$	(10.000)	(10.000)
				Arriendos de inmuebles prestados	US$	163	155
				Servicios recibidos salón VIP	US$	(100)	—
				Servicios prestados salón VIP	US$	2.015	1.756
				Servicios recibidos asesorias y serv prof	US$	(1.890)	(22)
				Venta de pasajes	US$	42	—

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

(b) Compensaciones al Directorio, Gerentes Generales y Vicepresidentes

A continuación, se desglosa la información sobre compensaciones de Directores y de Ejecutivos Principales, para lo cual se consideran los cargos de Vicepresidente, Directores Ejecutivos, Directores Senior y miembros del Directorio.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Remuneraciones	12.751	12.354
Dieta de directores	1.306	1.786
Beneficios no monetarios	99	423
Beneficios a corto plazo	55.362	17.483
Beneficios por terminación	—	1.341
Total	69.518	33.387

Conforme lo instruye la legislación vigente, la Junta Ordinaria de Accionista de fecha 24 de marzo de 2025, 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 cuatrimestre del 2026. 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 período comprendido entre el 25 de marzo de 2025 y hasta la fecha de la próxima junta ordinaria de accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026, cada Director tendrá derecho a recibir una cantidad adicional a la remuneración base, equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o "URAs".

(b) 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 se encuentren listados los American Depositary Shares de LATAM.

Los montos pagados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 por este concepto, conforme a lo anterior, son:

	Pagadas durante los periodos terminados al 31 de diciembre	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
URAs Directores	345	763
URAs Comité de Directores	38	85
Total	383	848

NOTA 33 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

(a) 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 algunas empresas del grupo LATAM 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 algunas empresas del grupo LATAM 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 alguna de las empresas del grupo LATAM 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 cuociente (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 Fator Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/ Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Durante el primer trimestre de 2025 se realizaron modificaciones en los contratos de los ejecutivos GEM que incorporan una modalidad alternativa para que parte de las Unidades PSUs asignadas al trabajador puedan hacerse efectivas. Más concretamente, hasta un 50% de las Unidades PSUs asignadas al trabajador respectivo serán elegibles para hacerse efectivas en la medida que en o antes del mes 60 contado desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11, el Retorno por Acción, expresado como porcentaje del 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), supere ciertos umbrales. Para estos efectos, el concepto "Retorno por Acción" considera el precio promedio de las transacciones bursátiles en acciones de LATAM Airlines Group S.A. dentro de los 60 días hábiles bursátiles previos a la fecha de determinación, más los dividendos y distribuciones que hayan sido pagados a los accionistas con respecto a sus acciones en LATAM Airlines Group S.A. después de la salida del Procedimiento Capítulo 11.

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 empresa del grupo LATAM 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 01 de enero de 2024 y al 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

	Saldos iniciales al 01.01.2024	Asignadas durante el período	Ejercidas durante el período	Anuladas / Canceladas durante el período	Saldos finales al 31 de diciembre de 2024	Otorgadas (Vested)
RSU - Retención	2.986.456.933	35.468.268	(692.032.415)	(91.282.871)	2.238.609.915	—
PSU - Rendimiento	4.009.588.067	42.034.943	—	(89.352.930)	3.962.270.080	—
MPP BASED RSU - Protección	1.246.879.413	—	—	(60.388.760)	1.186.490.653	—
Total	8.242.924.413	77.503.211	(692.032.415)	(241.024.561)	7.387.370.648	—

	Saldos iniciales al 01.01.2025	Asignadas durante el período	Ejercidas durante el período	Anuladas / Canceladas durante el período	Saldos finales al 31 de diciembre de 2025	Otorgadas (Vested)
RSU - Retención	2.238.609.915	79.870.832	(916.489.597)	—	1.401.991.150	—
PSU - Rendimiento	3.962.270.080	162.161.992	(644.513.471)	—	3.479.918.601	—
MPP BASED RSU - Protección	1.186.490.653	—	(593.245.326)	—	593.245.327	—
Total	7.387.370.648	242.032.824	(2.154.248.394)	—	5.475.155.078	—

NOTA 34 - ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en Nota 18 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(7.129)	(3.355)
Impuestos sobre transacciones financieras	(12.136)	(10.563)
Garantías	1.371	73.074
Derivados de combustible y moneda	6.268	31.853
Depósitos judiciales	7.761	54.356
Garantías márgenes de derivados	466	10.902
Pagos de primas de derivados	(44.485)	(43.902)
Recupero seguro	—	9.788
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	(47.884)	122.153
Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de activos recibidos	62.018	34.469
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	62.018	34.469
Derivados de tasas de interés	2.204	1.456
Costos asociados a financiamiento	(85.855)	—
Otros recuperos	—	510
Gastos pagados por compra de acciones propias	(587)	—
Retenciones de impuestos	(7.287)	(11.689)
Asesorías legales relacionadas con la deuda	—	(64.146)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	(91.525)	(73.869)

(c) Dividendos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Latam Airlines Group S.A.	(604.877)	(174.549)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	(304)	(289)
Total Dividendos pagados	(605.181)	(174.838)

(*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

(d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

		Flujos				Movimientos no flujo		
		Obtención	Pago					
Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2024	Capital (*)	Capital (**)	Interés	Otros flujos	Interés devengado y otros	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2025
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Obligaciones garantizadas	374.043	319.500	(37.648)	(29.158)	—	30.898	—	657.635
Otras obligaciones garantizadas	374.751	239.520	(43.681)	(39.685)	—	40.294	—	571.199
Obligaciones con el público	2.239.303	790.120	(700.000)	(181.554)	—	232.450	(2.541)	2.377.778
Arrendamientos financieros	799.773	—	(241.743)	(39.181)	—	158.667	11.537	689.053
Pasivos por arrendamientos	3.362.581	—	(463.358)	(311.162)	—	1.213.962	(9.162)	3.792.861
Total Obligaciones con instituciones financieras	7.150.451	1.349.140	(1.486.430)	(600.740)	—	1.676.271	(166)	8.088.526

		Flujos				Movimientos no flujo	
		Obtención	Pago				
Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2023	Capital (*)	Capital (**)	Interés	Otros flujos	Interés devengado y otros	Saldo al 31 de diciembre de 2024
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Préstamos bancarios	1.029.434	—	(1.089.000)	(167.026)	—	226.592	—
Obligaciones garantizadas	303.922	99.000	(28.938)	(19.908)	—	19.967	374.043
Otras obligaciones garantizadas	430.350	272.112	(330.870)	(39.066)	—	42.225	374.751
Obligaciones con el público	1.302.838	1.378.948	(450.000)	(156.862)	(10.870)	175.249	2.239.303
Arrendamientos financieros	901.546	—	(105.734)	(46.596)	—	50.557	799.773
Otros préstamos	104	—	—	—	—	(104)	—
Pasivos por arrendamientos	2.967.994	—	(344.038)	(288.176)	—	1.026.801	3.362.581
Total Obligaciones con instituciones financieras	6.936.188	1.750.060	(2.348.580)	(717.634)	(10.870)	1.541.287	7.150.451

(*) Durante el ejercicio 2025 la Compañía obtuvo MUS$1.349.140 importes procedentes de préstamos de largo plazo. (Durante el ejercicio 2024, la Compañía obtuvo MUS$1.750.060 importes procedentes de préstamos de largo plazo)

Al 31 de diciembre de 2025 la obtención de este financiamiento se encuentra neto de pagos de fee correspondiente a MUS$10.380. (MUS$24.952 al 31 de diciembre de 2024). Ver nota 18 números 3 y 4.

(**) Al 31 de diciembre de 2025 bajo flujos por actividades de financiación se presentan los reembolsos de préstamos por MUS$1.023.072 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS$463.358 (MUS$2.004.542 y MUS$344.038, respectivamente al 31 de diciembre de 2024).

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

Flujo de	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de					
	2025			2024		
	Obtención	Pagos		Obtención	Pagos	
	Capital	Capital	Interés	Capital	Capital	Interés
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Financiamiento de aeronaves	559.020	(323.072)	(77.079)	99.000	(198.774)	(69.249)
Pasivos por arrendamientos	—	(463.358)	(311.162)	—	(344.038)	(288.176)
Financiamiento no relacionado a aeronaves	790.120	(700.000)	(212.499)	1.651.060	(1.805.768)	(360.209)
Total Obligaciones con instituciones financieras	1.349.140	(1.486.430)	(600.740)	1.750.060	(2.348.580)	(717.634)

(e) Anticipos de aeronaves y motores

Corresponde a flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves y motores, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, dentro de las actividades de inversión.

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Aumentos (pagos)	(252.665)	(219.010)
Recuperos	87.442	34.379
Total flujo de efectivo	(165.223)	(184.631)

(f) Adiciones de propiedades plantas y equipos e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Flujos de efectivo utilizados en		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	1.775.818	1.325.463
Adiciones asociados a mantenimiento	449.502	358.475
Otras adiciones	1.326.316	966.988
Compras de activos intangibles	104.483	94.412
Otras adiciones	104.483	94.412

(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	
	2025	2024
	MUS$	MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	518	6.256
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	20	819
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(538)	(7.075)
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$185.005 (MUS$246.429 al 31 de diciembre de 2024).

NOTA 35 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. desarrolla sus operaciones en un entorno regulatorio que incorpora exigencias ambientales relevantes, particularmente asociadas al consumo de combustible, emisiones atmosféricas, gestión de residuos y cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en los países donde opera. La Compañía gestiona los aspectos ambientales de sus operaciones de manera corporativa, en coordinación con las distintas áreas operativas, orientando dichas acciones al cumplimiento normativo y a la identificación y gestión de los principales riesgos ambientales asociados a sus operaciones.
En este contexto, la gestión ambiental del Grupo se estructura principalmente en los siguientes ámbitos: Gestión Ambiental, Gestión del Cambio Climático y Economía Circular.

Gestión Ambiental

LATAM mantiene un sistema de gestión ambiental (SGA) corporativo que permite identificar, evaluar y gestionar tanto la normativa ambiental aplicable a nuestras operaciones, como los riesgos ambientales relevantes. Como parte de este sistema, determinadas instalaciones del Grupo cuentan con certificaciones ambientales reconocidas, incluyendo la certificación ISO 14001 en la base de mantenimiento y carga de Miami, Estados Unidos, y el estándar IEnvA (IATA Environmental Assessment) en operaciones de Ecuador, Perú, Colombia, Brasil y Chile.

En marzo del año 2025 el grupo obtuvo la recertificación del Sistema de Gestión Ambiental bajo el estándar IEnvA para 9 operadores de carga y pasajeros de los Home Market, ampliando el alcance de la certificación con el módulo de energía en los tres operadores de Chile. Adicionalmente, en octubre de 2025 se realizó la auditoría externa de seguimiento de certificación ISO 14001 de la base de Miami, Estados Unidos, instancia donde se mantuvo dicha certificación.

Específicamente el cuarto trimestre del año se continuó fortaleciendo el SGA en relación a prevención y control de riesgos ambientales efectuando simulacros de emergencias ambientales (derrames) y capacitaciones en materias de energía (ISO 50001) e ISO 14001 para las filiales.

Gestión del Cambio Climático

El cambio climático constituye un riesgo relevante para la industria aérea, principalmente por su exposición a regulaciones ambientales, variaciones en los costos de combustible y requerimientos asociados a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El grupo gestiona su exposición a estos riesgos mediante un enfoque orientado principalmente a la reducción de emisiones de alcance 1, priorizando mejoras operacionales, eficiencia en el uso de combustible y la renovación progresiva de flota.

Adicionalmente, la Compañía incorpora el uso de combustibles alternativos sostenibles (SAF) como una herramienta de reducción directa de emisiones, cuyo uso se encuentra condicionado por su disponibilidad y viabilidad técnica y económica.
Entre las principales medidas implementadas se incluyen iniciativas de eficiencia operacional y la incorporación de aeronaves de última generación, las cuales, presentan un menor consumo de combustible en comparación con modelos anteriores.

Asimismo, el grupo utiliza mecanismos de compensación de emisiones como una herramienta complementaria dentro de su gestión climática, tanto en el marco de esquemas regulatorios aplicables como en programas voluntarios, sin sustituir los esfuerzos de reducción directa de emisiones. El uso de dichos mecanismos se encuentra sujeto a condiciones de mercado y marcos regulatorios aplicables y no genera obligaciones financieras significativas al cierre del ejercicio.

Durante el 2025, el grupo LATAM compensó 87.168 ton de CO2, correspondientes a su portafolio de iniciativas voluntarias que incluyó Cobus, Extra Crew, Avión Solidario y eventos, además de programas vinculados a clientes corporativos, entre ellos la compensación de Chárter, Programa 1+1 de clientes de Carga y Corporate y compensaciones realizadas por clientes (B2C).

Adicionalmente, en el mismo año, a través del mecanismo de no causación del impuesto al carbono en Colombia, se compensaron 218.148 tCO2 correspondientes al componente obligatorio y 2.847 tCO2 por compensaciones voluntarias en el país.

En conjunto, el Grupo compensó 308.163 tCO2 en 2025, considerando iniciativas voluntarias y el esquema obligatorio de Colombia.

Economía Circular
LATAM desarrolla iniciativas orientadas a la reducción, reutilización y valorización de residuos generados en sus operaciones, en línea con el cumplimiento normativo ambiental, la eficiencia operacional y su estrategia para avanzar gradualmente en la integración del concepto de economía circular en sus operaciones.

Al cierre del ejercicio , el grupo había eliminado el 97% de los plásticos de un solo uso de su operación, manteniéndose el uso del porcentaje restante por restricciones legales, sanitarias u operacionales. Adicionalmente, se fortalecieron los sistemas de gestión de residuos en determinadas operaciones relevantes.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en su hoja de ruta de economía circular, profundizando el fortalecimiento de los sistemas de gestión de residuos y ampliando las iniciativas orientadas al desvío de residuos de relleno sanitario.

Al mes de noviembre de 2025, se logró desviar el 61% de los residuos gestionados, equivalente a 2.854 toneladas, mediante acciones de reducción, reutilización, reciclaje y compostaje, sobre un total de 4.675 toneladas de residuos gestionados dentro del sistema de gestión de residuos del grupo.

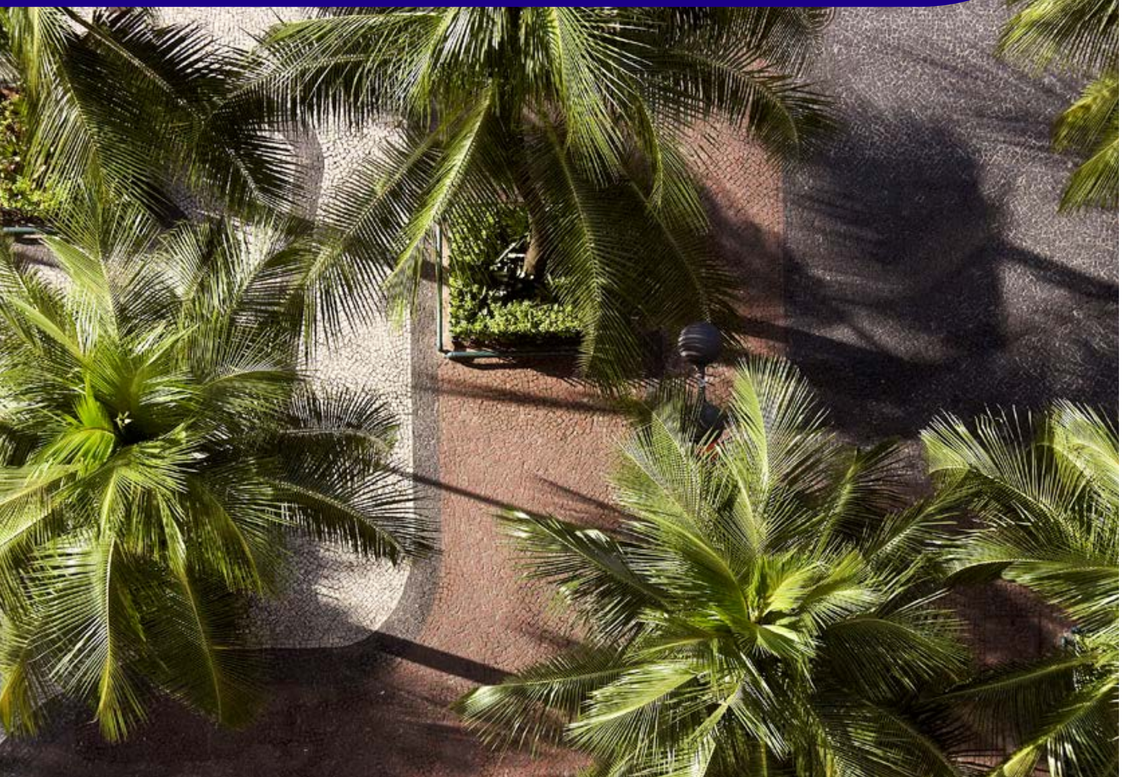
Estos avances reflejan la consolidación de aprendizajes y el escalamiento de buenas prácticas implementadas en años anteriores, así como el trabajo colaborativo con proveedores y concesionarios aeroportuarios, sentando bases operativas y técnicas para seguir incrementando progresivamente el porcentaje de residuos desviados en línea con el objetivo definido a 2027.

NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2025 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 2025, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 3 de febrero de 2026.

FILIALES Y COLIGADAS



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 2025.

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 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: Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes, Santiago, Chile.

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).

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: MUS$4.861.810

Resultado del ejercicio: MUS$553.684

Participación 2025: 100%

Variación año/año (a/a): 0,0%

% sobre activos de la matriz: 10,16887%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (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. Prestación de servicios de intermediación y agencia de servicios y empresas en general, excepto inmobiliarios.

h. Realización de instrucción y entrenamiento, relacionados a las actividades aeronáuticas.

i. Análisis y desarrollo de programas y sistemas.

j. Compra y venta de piezas, accesorios y equipos aeronáuticos.

k. Desarrollo y ejecución de otras actividades conexas, relacionadas o complementarias al transporte aéreo, además de las arriba expresamente enumeradas.

l. Importación y exportación de aceite lubricante acabado.

m. Explotación de los servicios de corresponsales bancarios.

n. Almacenamiento y depósito de todo tipo de productos, sólidos, líquidos y gaseosos, por cuenta de terceros.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 6, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUS$1.867.869

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 10,12329%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (Director Financiero); y Jefferson Cestari (Director sin designación específica).

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. y filial

Nombre: ABSA 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: MUS$9.213

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,14699%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (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: MUS$7.430

Participación 2025: 94,98000%

Variación a/a: 0%

% sobre activos de la matriz: 0,22010%

Presidente del Directorio: Enrique Alcaide Hidalgo

Directores: Enrique Alcaide Hidalgo (Ejecutivo), Esteban Burt Artaza (Titular), Diego Martínez (Titular) y Aparicio Diego Zárate Vidal (Titular).

Administradores: Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza y Diego Martínez.

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 turistas para eventos y ocio.

Dirección registro: Rua Ática, 673, andar 7, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital suscrito y pagado: MUS$22.507

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,25134%

Presidente del Directorio: Jerome Paul Jacques Cadier

Directores: Jerome Paul Jacques Cadier (Director Presidente y Director sin designación específica); Bruno Macarenco Alessio (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: MUS$35

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00049%

Presidente del Directorio: Carlos Eduardo Prado

Directores: Carlos Eduardo Prado (Director Presidente) y Bruno Macarenco Alessio (Director sin designación específica).

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, fabricación y/o integración, mantenimiento, arrendamiento o cualquier otra forma de uso o goce, sea por cuenta propia o de terceros, de aviones, repuestos y equipos aeronáuticos, y la explotación de ellos a cualquier título; la prestación de toda clase de servicios y asesorías relacionados con el transporte en general y, en particular, con el transporte aéreo en cualquiera de sus formas, sea de apoyo terrestre, de mantenimiento, de asesoría técnica o de otra especie, dentro y fuera del país, y toda clase de actividades y servicios relacionados con el turismo, hotelería y demás actividades y bienes antes referidos, dentro y fuera del país. En el cumplimiento de los objetivos anteriores, la Compañía podrá realizar inversiones o participar como socia en otras sociedades, sea adquiriendo acciones o derechos o intereses en cualquier otro tipo de asociación, así fuere en las ya existentes o que se formen en el futuro y, en general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos necesarios y pertinentes a los fines indicados.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUS$83.060

Resultado del ejercicio: MUS$34.189

Participación 2025: 99,89804%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 2,20517%

Presidente del Directorio: Andrés del Valle

Directores: Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawiewitsch (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: MUS$6.741

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,11000%

% sobre activos de la matriz: 0,06294%

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.

Nombre: Prime Airport Services Inc.

Constitución: Corporación 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 por el Department of Homeland Security, su reglamento y demás normas correspondientes.

Dirección registro: 6450 N.W. 22 Street, Bldg. 710, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$2

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,02252%

Director: Andrés 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: MUS$32.489

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,00012%

% sobre activos de la matriz: 0,52743%

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: MUS$159

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 1,0%

% sobre activos de la matriz: 0,67308%

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: Corporación constituida en Estados Unidos.

Objeto: Propiedad, arrendamiento operativo y subarrendamiento de aeronaves.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$1

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,15400%

Presidente/Director: 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: MUS$796 ($1.861.785.000.00 Pesos Colombianos).

Participación 2025: 90,46%

Variación a/a: 18,70000%

% sobre activos de la matriz: 0,79145%

Directores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Principal), José Mauricio Rodríguez Munera (Principal), Felipe Bayon Pardo (Principal), Andrés Bianchi Urdinola (Suplente), Gabriel Vallejo López (Suplente) y Helen Victoria Warner Sánchez (suplente).

Administración: Jaime Antonio Gongora Esguerra (Principal) y Erika Zarante Bahamon (Suplente), Diana María Palacio García (Representante Legal Suplente Para Fines Laborales), María Carolina Navia López (Representante Legal Suplente Para Fines Judiciales, Contractuales, Aduaneros y Bancarios).

Inversiones Aéreas S.A

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Perú en 1997.

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 de cualquier 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: MUS$88.290

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,74020%

Presidente del Directorio: Martin Eduardo Palomino Zapata

Directores: Andrés Enrique del Valle Eitel, Antonio Orlandini, Antonio Olortegui.

Gerente General: Martin Eduardo Palomino Zapata

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: MUS$5.042

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,02830%

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: MUS$5

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,20000%

% sobre activos de la matriz: -0,02763%

Administración: Diana Olivares y Eduardo Opazo

Consultoría Administrativa Profesional, S.A. de C.V..

(Filial de Lan Cargo)

Constitución: Sociedad Anónima de Capital Variable en México

Objeto: Actividad comercial principal y preponderante la prestación de servicios especializados en tierra (servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales), específicamente a empresas de la industria aeronáutica, incluyendo aquellos permitidos por los ordenamientos jurídicos aplicables, entre los cuales, de forma enunciativa mas no limitativa, los contenidos en los artículos 55 y 56 del reglamento de la ley de aeropuertos

Dirección registro: Paseo de la Reforma 284, piso 17, Col, Juárez, Cuauhtémoc, Ciudad de México 06600

Capital suscrito y pagado: MUS$2,400

Participación 2025: 99%

Variación a/a: 0%

% sobre activos de la matriz: 0,02252%

Administradora Única: Diana Olivares

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, piso 6, Miraflores. Lima, Perú.

Capital suscrito y pagado: MUS$43.445

Resultado del ejercicio: MUS$38.808

Participación 2025: 99,81%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,62631%

Presidente del Directorio: Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Directores: César Emilio Rodríguez Larraín Salinas, Ignacio Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (ejecutivo LATAM), 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 preestablecido, 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: MUS$10

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00503%

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, y la intermediación de servicios turísticos tales como: (a) la reserva de plazas y venta de boletos en toda clase de medios de transporte nacionales o 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 o fuera de él, (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 preestablecido, (d) el transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo y fluvial dentro y fuera del territorio nacional, (e) el arriendo y fletamento de aviones, barcos, autobuses, trenes y otros medios de transporte para la presentación de servicios turísticos; (f) el comercio de transporte aéreo en cualquiera de sus formas, ya sea de pasajeros, carga o correo, y (g) toda otra actividad relacionada directa o indirectamente con la prestación de los servicios antes descritos.

Dirección registro: Av. Los Álamos Nº 322, zona La Florida. La Paz, Bolivia.

Capital suscrito y pagado: MUS$0

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00054%

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: MUS$16.924

Resultado del ejercicio: MUS$(36.835)

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -8,46448%

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

Holdco Colombia I SpA

Constitución: Sociedad por Acciones constituida en Chile en 2018.

Objeto: Efectuar inversiones en todo tipo de bienes, muebles o inmuebles, corporales e incorporales, por cuenta propia o ajena, tanto en Chile como el extranjero. Asimismo, formar, ingresar y participar en toda clase de sociedades, comunidades, asociaciones y cuentas en participación, y la administración y explotación de estas inversiones y la percepción de sus frutos y cualquier otro tipo de beneficio que los accionistas acuerden. Además, celebrar contratos y actos jurídicos necesarios para dichos fines.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUS$1.449

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00815%

Administrador: LAN Pax Group S.A.

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: MUS$61

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,05000%

% sobre activos de la matriz: -0,35171%

Directores: Manuel Maria Benites Jorge Luis Perez Alati Rosario Altgelt

Administración: Manuel María Benites, Jorge Luis Pérez Alati, Jerónimo Cortés y Diego Potenza.

LATAM Airlines Ecuador S.A.
(antes Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Ecuador, en 2001

Objeto: Transporte aéreo de pasajeros, carga y correo en forma combinada o exclusivo de carga.

Dirección registro: Conector de Alpachaca S/N Secundaria Hangar LATAM latitud 0, oficinas administrativas junto al Edificio de bomberos de Quiport. Quito, Ecuador.

Capital suscrito y pagado: MUS$34.100

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,04857%

Directores: Xavier Rivera, Mónica Fistrovic 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: MUS$491

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0%

% sobre activos de la matriz: 0,00529%

Directores: Andrés del Valle, Manuel Van Oordt y Felipe Pumarino.

Gerente General: Ramiro Alfonsin Balza (ejecutivo LATAM)

Aerovias 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 grabarlos.

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: MUS$3.389 ($5.251.578.000,00 Pesos Colombianos)

Participación 2025: 99,23168%

Variación a/a: 0%

% sobre activos de la matriz: 0,00537%

Directores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (principal), Gabriel Vallejo López (Principal), José Mauricio Rodríguez Munera (principal), Felipe Bayón Pardo (Suplente), Helen Victoria Warner Sánchez (suplente) y Andrés Enrique del Valle Eitel (Suplente).

Administración: Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) y Jaime Antonio Gongora Esguerra (Representante Legal Suplente), Diana María Palacio García (Representante Legal Suplente Para Fines Laborales), María Carolina Navia López (Representante Legal Suplente Para Fines Judiciales, Contractuales, Aduaneros y Bancarios).

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 a bordo.

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: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital suscrito y pagado: MUS$962

Participación 2025: 99,99990%

Variación a/a: 5,04220%

% sobre activos de la matriz: -0,35175%

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: MUS$589

Resultado del ejercicio: MUS$(64)

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00241%

Directores: Sebastián Acuto (ejecutivo LATAM), Hernán Pasman (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:

a. Industrializar y comercializar en todas sus formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras y servicios en los ramos y anexos de: alimentación, artículos del hogar y oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicación, construcción, cosmética, cueros, deportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografía, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumería, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisión, textil, transporte, turismo, valores mobiliarios, vestimenta, veterinaria, vidrio.

b. Importaciones, exportaciones, representaciones, comisiones y consignaciones.

c. Compra venta, arrendamiento, administración, construcción y toda clase de operaciones con bienes inmuebles.

d. Exportación agropecuaria, forestación, fruticultura, citricultura y sus derivados.

e. Participación, constitución o adquisición de empresas que operen en los ramos preindicados.

Dirección registro: Aeropuerto de carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguay.

Capital suscrito y pagado: MUS$0

Resultado del ejercicio: MUS$(3)

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00619%

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 en el Aeropuerto Internacional de Miami.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida, 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$63

Resultado del ejercicio: MUS$2.449

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos matriz: 0,05270%

Tesorero: Eduardo Opazo

Presidente: Antonio Orlandini

Director: Francisco Arana

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: MUS$0

Resultado del ejercicio: MUS$(1)

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -1,18196%

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: MUS$0

Resultado del ejercicio: MUS$0

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -1,18196%

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. Consultoria: Realización de servicios de consultoría, asesoramiento y administración en todo lo relacionado con la organización, instalación, atención, desarrollo, soporte y promoción de empresas relacionadas con la actividad aerocomercial, sin ser excluyente dicha actividad, en los campos de administración, industrial, comercial, técnico, publicitario, los que serán prestados, cuando la índole de la materia así lo requiera, por profesionales con título habilitante según las respectivas reglamentaciones, y el suministro de sistemas de organización y administración, cuidado, mantenimiento y vigilancia y del personal idóneo y especialmente preparado que se requiera para efectuar dichas tareas.

e. Financieras: Mediante la participación en otras sociedades creadas o a crearse, ya sea por medio de la adquisición de acciones en sociedades constituidas o mediante la constitución de sociedades, mediante el otorgamiento y obtención de créditos, préstamos, adelantos de dinero con o sin garantía real o personal; el otorgamiento de garantías y fianzas a favor de terceros a título gratuito u oneroso; la colocación de sus fondos en moneda extranjera, oro o divisas, o en depósitos bancarios de cualquier tipo. A tales fines la sociedad tiene plena capacidad jurídica para ejercer todos los actos que no sean prohibidos por las leyes o por el estatuto, e incluso para contraer empréstitos en forma pública o privada mediante la emisión de debentures y obligaciones negociables y la realización de toda clase de operaciones financieras con excepción de las comprendidas en la Ley 21.526 y toda otra que requiera el concurso público.

Dirección registro: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital suscrito y pagado: MUS$1.916

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,01426%

Director: Jerónimo Cortes

Administración: Jerónimo Cortés y Diego Potenza.

Inversiones LAN S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 1990.

Objeto: Realizar inversiones en toda clase de bienes, sean estos muebles o inmuebles, corporales o incorporales. Formar todo tipo de sociedades, de cualquier especie, adquirir derechos en sociedades, administrarlas, modificarlas, liquidarlas. Adquirir y enajenar todo tipo de bienes y explotarlos, por cuenta propia o ajena, celebrar todo tipo de actos y contratos conducentes a sus finalidades.

Dirección registro: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUS$458 (29.000.000 CLP)

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00658%

Directores: Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) y Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM); Felipe Pumarino Mendoza (Ejecutivo LATAM).

Gerente General: Juan Pablo Arias Manzor (Ejecutivo LATAM).

Holdco I S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Chile en 2011.

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, Santiago, Chile.

Capital suscrito y pagado: MUS$351.174

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0%

% sobre activos de la matriz: 2,22666%

Directores: Mauricio Rolim, Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Sonia Sulzbeck, Flavia Turci y Henri Philippe.

Gerente General: Enrique Cueto.

LAN Tours de México, S.A. de C.V.

Constitución: Sociedad Anónima de Capital variable constituida en México.

Objeto: Elaborar, organizar y llevar a cabo proyectos, planes o itinerarios turísticos.

Dirección registro: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00009%

Administración: Héctor Iriarte Fuentes (Administrador Único).

Gitary Trade S.A.

Constitución: Sociedad Anónima constituida en Uruguay el 2017.

Objeto: Su objeto principal es: Participar en otras sociedades comerciales en Uruguay o en el extranjero de acuerdo a lo establecido en el artículo 47 de la Ley 16.060 con la redacción dada por el art. 100 de la Ley 18.083. Su objeto secundario es:

a. Realizar y administrar todo tipo de actividades de inversión (no comprendidas en la Ley 16.774, modificativas y concordantes) en títulos, bonos, cédulas, debentures, letras, valores mobiliarios, en el país o en el exterior, por cuenta propia o de terceros; no estando comprendidas estas actividades en el Decreto-Ley 15.322.

b. Industrializar y comercializar en todas sus formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras y servicios en los ramos y anexos de: alimentación, artículos del hogar y oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicación, construcción, cosmética, cueros, deportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografía, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumería, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisión, textil, transporte, turismo, valores mobiliarios, vestimenta, veterinaria, vidrio.

c. Importaciones, exportaciones, representaciones, comisiones y consignaciones.

d. Compraventa, arrendamiento, administración, construcción y toda clase de operaciones con bienes inmuebles.

e. Exportación agropecuaria, forestación, fruticultura, citricultura y sus derivados.

Dirección registro: Montevideo, Uruguay.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,0%

Directores: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho y Patricia Mendoza Mallo.

Cargo Handling Airport Services LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Servicios de dotación del personal de asistencia en tierra al grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami y servicios de asistencia en tierra para carga.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00485%

Presidente: Daniel Leng

Tesorero: Eduardo Opazo

Director: Andrés Bianchi Urdinola

Professional Airline Cargo Services, LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Servicios de dotación del personal de asistencia en tierra al grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami y servicios de asistencia en tierra para carga.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00139%

Presidente: Francisco Arana

Tesorero: Eduardo Opazo

Director: Andrés Bianchi Urdinola

Professional Airline Maintenance Services, LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Servicios de dotación del personal de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: -0,00450%

Presidente: Esteban Luconi

Tesorero: Eduardo Opazo

Director: Andrés Bianchi Urdinola

Maintenance Service Experts LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Servicios de dotación del personal de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM en el Aeropuerto Internacional de Miami.

Dirección registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$0.

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,00017%

Presidente: Esteban Luconi

Tesorero: Eduardo Opazo

Director: Andrés Bianchi Urdinola

Lan Cargo Repair Station, LLC

Constitución: Sociedad de Responsabilidad Limitada constituida en Estados Unidos.

Objeto: Servicios de mantenimiento en línea a las aeronaves del grupo LATAM y de terceros y administración del hangar de LAN Cargo en el Aeropuerto Internacional de Miami.

Dirección registro: 5900 N.W. 18 Street, Miami, Florida 33122, E.E.U.U.

Capital suscrito y pagado: MUS$1

Participación 2025: 100%

Variación a/a: 0,0%

% sobre activos de la matriz: 0,06998%

Manager: Esteban Luconi



Lan Cargo S.A. y Filiales

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	245.231	236.014
Total activos no corrientes	575.892	581.521
Total activos	**821.123**	**817.535**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	313.504	337.200
Total pasivos no corrientes	123.903	134.033
Total pasivos	**437.407**	**471.233**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	389.014	354.150
Participaciones no controladoras	(5.298)	(7.848)
Total patrimonio	**383.716**	**346.302**
Total patrimonio y pasivos	**821.123**	**817.535**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	852.518	753.853
Costo de ventas	(892.818)	(871.638)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	**(40.300)**	**(117.785)**
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	45.186	(5.176)
Gasto por impuesto a las ganancias	(5.776)	5.816
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**39.410**	**640**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	36.860	66
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	2.550	574
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**39.410**	**640**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**39.410**	**640**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(1.842)	(6.201)
Total resultado integral	**37.568**	**(5.561)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	35.018	(6.135)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	2.550	574
Total resultado integral	**37.568**	**(5.561)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado - Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	22.066	11.974
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(10.887)	(3.737)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	(9.963)	(8.437)
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	650	(334)
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	1.866	(534)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**42.142**	**42.676**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**44.008**	**42.142**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	354.150	(7.848)	346.302
Total resultado integral	35.018	2.550	37.568
Total transacciones con los accionistas	(154)	-	(154)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**389.014**	**(5.298)**	**383.716**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	195.616	156.797	352.413
Total resultado integral	(6.135)	574	(5.561)
Total transacciones con los accionistas	164.669	(165.219)	(550)
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**354.150**	**(7.848)**	**346.302**

Inversiones LAN S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*1.126*	*1.100*
Total activos no corrientes	*83*	*83*
Total activos	**1.209**	**1.183**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	*3*	*2*
Total pasivos no corrientes	*45*	*45*
Total pasivos	**48**	**47**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	*1.161*	*1.136*
Total patrimonio	**1.161**	**1.136**
Total patrimonio y pasivos	**1.209**	**1.183**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*(7)*	*(8)*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*25*	*(53)*
Gasto por impuesto a las ganancias	*-*	*-*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**25**	**(53)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*25*	*(53)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**25**	**(53)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**25**	**(53)**
Total resultado integral	**25**	**(53)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*25*	*(53)*
Total resultado integral	**25**	**(53)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	-	-
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	-	-
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*32*	*(45)*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**331**	**376**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**363**	**331**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*1.136*	*-*	*1.136*
Total resultado integral	*25*	*-*	*25*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**1.161**	**-**	**1.161**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*1.189*	*-*	*1.189*
Total resultado integral	*(53)*	*-*	*(53)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**1.136**	**-**	**1.136**

Lan Pax Group y Filiales

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	321.265	260.217
Total activos no corrientes	228.144	202.531
Total activos	**549.409**	**462.748**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	1.744.442	1.623.423
Total pasivos no corrientes	303.755	310.076
Total pasivos	**2.048.197**	**1.933.499**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(1.117.167)	(1.093.630)
Participaciones no controladoras	(381.621)	(377.121)
Total patrimonio	**(1.498.788)**	**(1.470.751)**
Total patrimonio y pasivos	**549.409**	**462.748**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	996.427	871.353
Costo de ventas	(882.533)	(844.605)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	113.894	26.748
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(51.335)	(123.399)
Gasto por impuesto a las ganancias	8.034	636
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(43.301)**	**(122.763)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(43.205)	(122.688)
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	(96)	(75)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(43.301)**	**(122.763)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**(43.301)**	**(122.763)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	(10.820)	31.945
Total resultado integral	**(54.121)**	**(90.818)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(42.744)	(106.787)
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	(11.377)	15.969
Total resultado integral	**(54.121)**	**(90.818)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*42.240*	*35.902*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*5.400*	*1.583*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*(570)*	*(61.504)*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*89*	*(26)*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*47.159*	*(24.045)*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**160.105**	**184.150**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**207.264**	**160.105**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*(1.093.630)*	*(377.121)*	*(1.470.751)*
Total resultado integral	*(42.744)*	*(11.377)*	*(54.121)*
Total transacciones con los accionistas	*19.207*	*6.877*	*26.084*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**(1.117.167)**	**(381.621)**	**(1.498.788)**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*(1.002.254)*	*(346.047)*	*(1.348.301)*
Total resultado integral	*(106.787)*	*15.969*	*(90.818)*
Total transacciones con los accionistas	*15.411*	*(47.043)*	*(31.632)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**(1.093.630)**	**(377.121)**	**(1.470.751)**

Latam Finance Limited

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*112*	*113*
Total activos no corrientes	*-*	*-*
Total activos	**112**	**113**
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	*(208.509)*	*(208.508)*
Total patrimonio	**(208.509)**	**(208.508)**
Total patrimonio y pasivos	**112**	**113**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*(1)*	*(1)*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*(1)*	*(1)*
Gasto por impuesto a las ganancias	*-*	*-*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(1)**	**(1)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*(1)*	*(1)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(1)**	**(1)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**(1)**	**(1)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	*-*	*-*
Total resultado integral	**(1)**	**(1)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*(1)*	*(1)*
Total resultado integral	**(1)**	**(1)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	–	–
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	(1)	(1)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	–	–
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	–	–
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	(1)	(1)
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**113**	**114**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**112**	**113**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	(208.508)	–	(208.508)
Total resultado integral	(1)	–	(1)
Total transacciones con los accionistas	–	–	–
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**(208.509)**	**–**	**(208.509)**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	(208.507)	–	(208.507)
Total resultado integral	(1)	–	(1)
Total transacciones con los accionistas	–	–	–
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**(208.508)**	**–**	**(208.508)**

Professional Airline Services INC y Filiales

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*13.993*	*12.617*
Total activos no corrientes	*-*	*-*
Total activos	**13.993**	**12.617**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	*4.696*	*5.769*
Total pasivos no corrientes	*-*	*-*
Total pasivos	**4.696**	**5.769**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	*9.297*	*6.848*
Total patrimonio	**9.297**	**6.848**
Total patrimonio y pasivos	**13.993**	**12.617**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	*93.629*	*91.367*
Costo de ventas	*(55.605)*	*(53.538)*
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*38.024*	*37.829*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*2.630*	*2.522*
Gasto por impuesto a las ganancias	*(181)*	*(302)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**2.449**	**2.220**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*2.449*	*2.220*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**2.449**	**2.220**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**2.449**	**2.220**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	*-*	*-*
Total resultado integral	**2.449**	**2.220**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*2.449*	*2.220*
Total resultado integral	**2.449**	**2.220**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*(960)*	*2.434*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*-*	*-*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*(960)*	*2.434*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**3.055**	**621**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**2.095**	**3.055**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*6.848*	*-*	*6.848*
Total resultado integral	*2.449*	*-*	*2.449*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**9.297**	**-**	**9.297**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*4.628*	*-*	*4.628*
Total resultado integral	*2.220*	*-*	*2.220*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**6.848**	**-**	**6.848**

Holdco I S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*52.547*	*1*
Total activos no corrientes	*351.165*	*351.587*
Total activos	**403.712**	**351.588**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	*10.910*	*3.873*
Total pasivos no corrientes	*-*	*-*
Total pasivos	**10.910**	**3.873**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	*392.802*	*347.715*
Total patrimonio	**392.802**	**347.715**
Total patrimonio y pasivos	**403.712**	**351.588**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*52.300*	*(556)*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*51.565*	*(81)*
Gasto por impuesto a las ganancias	*(6.478)*	*-*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**45.087**	**(81)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*45.087*	*(81)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**45.087**	**(81)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**45.087**	**(81)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	*-*	*-*
Total resultado integral	**45.087**	**(81)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*45.087*	*(81)*
Total resultado integral	**45.087**	**(81)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*52.547*	*-*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	**-**	*-*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**52.547**	*-*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**-**	**-**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**52.547**	**-**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*347.715*	*-*	*347.715*
Total resultado integral	*45.087*	*-*	*45.087*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**392.802**	**-**	**392.802**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*347.796*	*-*	*347.796*
Total resultado integral	*(81)*	*-*	*(81)*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**347.715**	**-**	**347.715**

Jarletul S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*9*	*12*
Total activos no corrientes	*-*	*-*
Total activos	**9**	**12**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	*1.101*	*1.101*
Total pasivos no corrientes	*-*	*-*
Total pasivos	**1.101**	**1.101**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	*(1.092)*	*(1.089)*
Total patrimonio	**(1.092)**	**(1.089)**
Total patrimonio y pasivos	**9**	**12**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*(4)*	*(3)*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*(4)*	*(3)*
Gasto por impuesto a las ganancias	*1*	*(1)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(3)**	**(4)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*(3)*	*(4)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(3)**	**(4)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**(3)**	**(4)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	*-*	*-*
Total resultado integral	**(3)**	**(4)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*(3)*	*(4)*
Total resultado integral	**(3)**	**(4)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*(4)*	*(1)*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*2*	*(1)*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*(2)*	*(2)*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**6**	**8**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**4**	**6**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*(1.089)*	*-*	*(1.089)*
Total resultado integral	*(3)*	*-*	*(3)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**(1.092)**	**-**	**(1.092)**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*(1.085)*	*-*	*(1.085)*
Total resultado integral	*(4)*	*-*	*(4)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**(1.089)**	**-**	**(1.089)**

Latam Airlines Perú S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	440.044	401.748
Total activos no corrientes	89.431	36.020
Total activos	**529.475**	**437.768**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	368.445	342.838
Total pasivos no corrientes	50.543	23.251
Total pasivos	**418.988**	**366.089**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	110.487	71.679
Total patrimonio	**110.487**	**71.679**
Total patrimonio y pasivos	**529.475**	**437.768**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	1.907.495	38.808
Costo de ventas	(1.600.386)	-
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	307.109	38.808
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	49.974	-
Gasto por impuesto a las ganancias	(11.166)	38.808
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**38.808**	**38.808**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	38.808	22.842
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**38.808**	**22.842**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**38.808**	**22.842**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Total resultado integral	**38.808**	**22.842**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	38.808	22.842
Total resultado integral	**38.808**	**22.842**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*41.452*	*14.911*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*(26.528)*	*(5.365)*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*(3.272)*	*(1.148)*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*-*	*-*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*11.652*	*8.398*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**106.083**	**97.685**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**117.735**	**106.083**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*71.679*	*-*	*71.679*
Total resultado integral	*38.808*	*-*	*38.808*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**110.487**	**-**	**110.487**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*48.836*	*-*	*48.836*
Total resultado integral	*22.842*	*-*	*22.842*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**71.678**	**-**	**71.678**

Latam Travel Chile II S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	2	22
Total activos no corrientes	336	336
Total activos	**338**	**358**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	1,225	1,243
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	**1.225**	**1.243**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	(887)	(885)
Total patrimonio	**(887)**	**(885)**
Total patrimonio y pasivos	**338**	**358**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	(2)	(2)
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	(2)	(2)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(2)**	**(2)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	(2)	(2)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(2)**	**(2)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**(2)**	**(2)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Total resultado integral	**(2)**	**(2)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	(2)	(2)
Total resultado integral	**(2)**	**(2)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*(18)*	*-*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	**-**	*-*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**(18)**	*-*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**20**	**20**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**2**	**20**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*(885)*	*-*	*(885)*
Total resultado integral	*(2)*	*-*	*(2)*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**(887)**	**-**	**(887)**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*(883)*	*-*	*(883)*
Total resultado integral	*(2)*	*-*	*(2)*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**(885)**	**-**	**(885)**

Latam Travel S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MARS$	Al 31 de diciembre 2024 MARS$
Activos		
Total activos corrientes	6.398.137	4.039.551
Total activos no corrientes	-	-
Total activos	**6.398.137**	**4.039.551**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	35.929	33.303
Total pasivos no corrientes	2.639.060	1.663.616
Total pasivos	**2.674.989**	**1.696.919**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	3.723.148	2.342.632
Total patrimonio	**3.723.148**	**2.342.632**
Total patrimonio y pasivos	**6.398.137**	**4.039.551**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MARS$	Al 31 de diciembre 2024 MARS$
Ingresos de actividades ordinarias	1.741.319	952.392
Costo de ventas	(32.329)	(1.066)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.708.990	951.326
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	624.623	(3.748.905)
Gasto por impuesto a las ganancias	-	(1.119)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**624.623**	**(3.750.024)**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	624.623	(3.750.024)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**624.623**	**(3.750.024)**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MARS$	Al 31 de diciembre 2024 MARS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**624.623**	**(3.750.024)**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Total resultado integral	**624.623**	**(3.750.024)**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	624.623	(3.750.024)
Total resultado integral	**624.623**	**(3.750.024)**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MARS$	Al 31 de diciembre 2024 MARS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*922.040*	*(767.273)*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*171.680*	*796.743*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*1.249.626*	*649.252*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*2.343.346*	*678.722*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**3.077.572**	**2.398.850**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**5.420.918**	**3.077.572**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MARS$	Participaciones no controladora MARS$	Patrimonio total MARS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*2.342.632*	*-*	*2.342.632*
Total resultado integral	*624.623*	*-*	*624.623*
Total transacciones con los accionistas	*755.893*	*-*	*755.893*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**3.723.148**	**-**	**3.723.148**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*2.480.364*	*-*	*2.480.364*
Total resultado integral	*(3.750.024)*	*-*	*(3.750.024)*
Total transacciones con los accionistas	*3.612.292*	*-*	*3.612.292*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**2.342.632**	**-**	**2.342.632**

Latam Travel S.R.L.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	95	93
Total activos no corrientes	-	-
Total activos	**95**	**93**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	-	-
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	**-**	**-**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	95	93
Total patrimonio	**95**	**93**
Total patrimonio y pasivos	**95**	**93**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	-	-
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	2	-
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**2**	**-**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**-**	**-**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**2**	**-**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Total resultado integral	**2**	**-**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	2	-
Total resultado integral	**2**	**-**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*(64)*	*-*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	**-**	*-*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**(64)**	*-*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**64**	**64**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**-**	**64**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*93*	*-*	*93*
Total resultado integral	*2*	*-*	*2*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**95**	**-**	**95**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*93*	*-*	*93*
Total resultado integral	*-*	*-*	*-*
Total transacciones con los accionistas	*-*	*-*	*-*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**93**	**-**	**93**

Peuco Finance Limited

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	-	-
Total activos no corrientes	-	-
Total activos	**-**	**-**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	-	-
Total pasivos no corrientes	-	-
Total pasivos	**-**	**-**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	-	-
Total patrimonio	**-**	**-**
Total patrimonio y pasivos	**-**	**-**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	-	-
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	-	-
Gasto por impuesto a las ganancias	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**-**	**-**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	-	-
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**-**	**-**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**-**	**-**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	-	-
Total resultado integral	**-**	**-**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	-	-
Total resultado integral	**-**	**-**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	–	–
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	–	–
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	–	–
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	**–**	**–**
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**–**	**–**
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**–**	**–**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**–**	**–**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	–	–	–
Total resultado integral	–	–	–
Total transacciones con los accionistas	–	–	–
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**–**	**–**	**–**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	–	–	–
Total resultado integral	–	–	–
Total transacciones con los accionistas	–	–	–
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**–**	**–**	**–**

TAM S.A. y Filiales

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	3.185.597	2.575.407
Total activos no corrientes	1.777.720	1.495.062
Total activos	**4.963.317**	**4.070.469**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	2.447.929	1.919.471
Total pasivos no corrientes	719.456	637.571
Total pasivos	**3.167.385**	**2.557.042**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	1.793.880	1.512.327
Participaciones no controladoras	2.052	1.100
Total patrimonio	**1.795.932**	**1.513.427**
Total patrimonio y pasivos	**4.963.317**	**4.070.469**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	6.980.438	6.313.297
Costo de ventas	(5.619.219)	(5.137.469)
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	1.361.219	1.175.828
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	692.838	714.397
Gasto por impuesto a las ganancias	(138.140)	(40.749)
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**554.698**	**673.648**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	553.684	673.327
Ganancia (Pérdida) atribuible a participaciones no controladora	1.014	321
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**554.698**	**673.648**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**554.698**	**673.648**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	182.776	(390.912)
Total resultado integral	**737.474**	**282.736**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	736.218	282.788
Resultado integral atribuible a los participaciones no controladoras	1.256	(52)
Total resultado integral	**737.474**	**282.736**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*621.702*	*194.695*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*(13.379)*	*(352)*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	**(485.037)**	**(13.668)**
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	**40.342**	**(110.436)**
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	**163.628**	**70.239**
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**804.046**	**733.807**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**967.674**	**804.046**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*1.512.327*	*1.100*	*1.513.427*
Total resultado integral	*736.218*	*1.256*	*737.474*
Total transacciones con los accionistas	*(454.665)*	*(304)*	*(454.969)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**1.793.880**	**2.052**	**1.795.932**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*1.211.177*	*1.152*	*1.212.329*
Total resultado integral	*282.788*	*489*	*283.277*
Total transacciones con los accionistas	*18.362*	*(541)*	*17.821*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**1.512.327**	**1.100**	**1.513.427**

Technical Training Latam S.A.

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Activos		
Total activos corrientes	*1.148.389*	*1.089.498*
Total activos no corrientes	*198.977*	*143.702*
Total activos	**1.347.366**	**1.233.200**
Pasivos y Patrimonio		
Pasivos		
Total pasivos corrientes	*390.855*	*266.650*
Total pasivos no corrientes	*571.054*	*470.337*
Total pasivos	**961.909**	**736.987**
Patrimonio		
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	*385.457*	*496.213*
Total patrimonio	**385.457**	**496.213**
Total patrimonio y pasivos	**1.347.366**	**1.233.200**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ingresos de actividades ordinarias	*1.213.877*	*1.319.335*
Costo de ventas	*(1.112.504)*	*(997.548)*
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	*101.373*	*321.787*
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	*(75.508)*	*361.382*
Gasto por impuesto a las ganancias	*(123)*	*(137.906)*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(75.631)**	**223.476**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	*(75.631)*	*223.476*
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**(75.631)**	**223.476**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**(75.631)**	**223.476**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	*(35.125)*	*(37.207)*
Total resultado integral	**(110.756)**	**186.269**
Resultado integral atribuible a:		
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	*(110.756)*	*186.269*
Total resultado integral	**(110.756)**	**186.269**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$	Al 31 de diciembre 2024 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	*166.789*	*(99.918)*
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	*-*	*-*
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	*-*	*-*
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	*(12.024)*	*9.804*
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	*154.765*	*(90.114)*
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**47.575**	**137.689**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**202.340**	**47.575**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	*496.213*	*-*	*496.213*
Total resultado integral	*(110.756)*	*-*	*(110.756)*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**385.457**	**-**	**385.457**
Patrimonio 2024			
1 de enero de 2024	*309.944*	*-*	*309.944*
Total resultado integral	*186.269*	*-*	*186.269*
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2024	**496.213**	**-**	**496.213**

Faisan Finance DAC

Estado de Situación Financiera

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$
Activos	
Total activos corrientes	–
Total activos no corrientes	–
Total activos	**–**
Pasivos y Patrimonio	
Pasivos	
Total pasivos corrientes	–
Total pasivos no corrientes	–
Total pasivos	**–**
Patrimonio	
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	–
Total patrimonio	**–**
Total patrimonio y pasivos	**–**

Estado de Resultados Consolidados por Función

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$
Ganancia (Pérdida) de actividades operacionales	–
Ganancia (Pérdida) antes de impuesto	–
Gasto por impuesto a las ganancias	–
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**–**
Ganancia (Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora	–
Ganancia (Pérdida) del ejercicio	**–**

Estado de Resultados Integrales Consolidado

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$
Ganancia (pérdida) del ejercicio	**–**
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto	–
Total resultado integral	**–**
Resultado integral atribuible a:	
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora	–
Total resultado integral	**–**

Estado de Flujos de Efectivo Consolidado – Método Directo

	Al 31 de diciembre 2025 MUS$
Flujos de efectivo netos procedentes de actividades de operación	–
Flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión	–
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	–
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	–
Incremento neto del efectivo y equivalentes al efectivo	–
Efectivo y equivalentes al efectivo al principio del ejercicio	**–**
Efectivo y equivalentes al efectivo al final del ejercicio	**–**

Estado de Cambios en el Patrimonio Consolidado

	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS$	Participaciones no controladora MUS$	Patrimonio total MUS$
Patrimonio 2025			
1 de enero de 2025	–	–	–
Total resultado integral	–	–	–
Saldos finales ejercicio actual 31 de diciembre de 2025	**–**	**–**	**–**



ANÁLISIS RAZONADO



Análisis comparativo y explicación de las principales tendencias:

Estado de Situación Financiera Consolidado

A continuación, se presentan los principales índices financieros del Estado de Situación Financiera Consolidado:

	31-12-2025 MUS$	31-12-2024 MUS$
Indices de Líquidez		
Liquidez corriente (veces)		
(Activo corriente en operación/pasivo corriente)	*0,60*	*0,62*
Razón ácida (veces)		
(Fondos disponibles/ pasivo corriente)	*0,29*	*0,31*
Indices de Endeudamiento		
Razón de endeudamiento (veces):		
(Pasivo corriente / Patrimonio neto)	*5,42*	*8,70*
(Pasivo no corriente / Patrimonio neto)	*6,70*	*11,41*
(Pasivo corriente + pasivo no corriente / Patrimonio neto)	*12,12*	*20,11*
Deuda corriente / Deuda total (%)	*44,74*	*43,26*
Deuda no corriente / Deuda total (%)	*55,26*	*56,74*
Cobertura gastos financieros (R.A.I.I. / gastos financieros)	*3,81*	*2,34*
Indices de Actividad		
Total de Activos	*17.640.891*	*15.253.365*
Inversiones	*1.880.301*	*1.419.875*
Enajenaciones	*102.031*	*97.303*

	31-12-2025 MUS$	31-12-2024 MUS$
Indices de Rentabilidad		
Los índices de rentabilidad han sido calculados sobre el patrimonio y resultados atribuibles a los propietarios de la controladora.		
Rentabilidad del patrimonio (Resultado neto / patrimonio neto promedio)	*1,41*	*1,66*
Rentabilidad del activo (Resultado neto / activos promedios)	*0,09*	*0,07*
Rendimiento de activos operacionales (Resultado neto / activos operacionales (*) Promedio)	*0,09*	*0,07*
Retorno de dividendos (Dividendos pagados / precio de mercado)	*0,04*	*0,02*

(*) Total de activos menos impuestos diferidos, cuentas del personal, inversiones permanentes y temporales.

Al 31 de diciembre de 2025, los activos totales de la Sociedad ascienden a MUS$17.640.891, lo que, comparado con el 31 de diciembre de 2024, presenta un aumento de MUS$2.387.526 (15,7%).

El Activo corriente de la Sociedad aumentó en MUS$482.793 (12,4%), comparado con el cierre del ejercicio 2024. Los principales aumentos se presentan en los siguientes rubros: Efectivo y equivalentes al efectivo por MUS$192.325 (9,8%), 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 MUS$218.162 (18,7%); Activos por impuestos corrientes por MUS$35.429 (88,0%); Otros activos no financieros corrientes por MUS$32.410 (15,9%), Inventarios corrientes por MUS$20.036 (4,6%), asociado al incremento de compras por MUS$594.878 y ajuste por conversión por MUS$27.180 lo que se ve compensado con el consumo por MUS$447.604 y otros por MUS$154.418; Otros activos financieros, corrientes por MUS$3.249 (4,8%). Todo lo anterior se ve levemente compensado por una disminución en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta por MUS$18.800 (64,5%) y Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes por MUS$18 (72,0%).

El índice de liquidez de la Sociedad disminuyó de 0,62 veces al cierre del ejercicio 2024 a 0,60 veces al cierre de diciembre de 2025. Se observa, además, una disminución de la razón ácida de 0,31 veces en el ejercicio 2024 a 0,29 veces al cierre de diciembre de 2025.

El Activo no corriente de la Sociedad aumentó en MUS$1.904.733 (16,8%) respecto del cierre del ejercicio 2024. Los principales incrementos en los Activos no corrientes se detallan a continuación: Propiedades, plantas y equipos por MUS$1.760.317 (17,3%), explicado por el aumento en adiciones de PPE por MUS$2.072.284, adiciones y renegociaciones de activos por derecho de uso por MUS$939.115, diferencia por conversión por MUS$91.109 y reclasificaciones y otros movimientos por MUS$21.008, compensado con las disminuciones originadas por la depreciación del ejercicio por MUS$1.363.199; Activos intangibles distintos de la plusvalía por MUS$129.791 (13,0%), originado principalmente por la variación positiva del ajuste de conversión por MUS$93.359, incremento de las adiciones por MUS$124.959, retiros y traspaso programas informáticos y otros por MUS$2.698, todo esto compensado por MUS$91.225 correspondiente a la amortización del ejercicio; Otros activos no financieros por MUS$4.101 (4,6%); Cuentas por cobrar, no corrientes por MUS$1.608 (13,0%); y Activos por impuestos diferidos por MUS$10.549 (100,0%). Todo lo anterior se ve levemente compensado por la disminución en el rubro Otros activos financieros no corrientes por MUS$1.633 (-3,0%).

Al 31 de diciembre de 2025, los pasivos totales de la Sociedad ascienden a MUS$16.303.689, lo que, comparado con valor al 31 de diciembre de 2024, presenta un aumento de MUS$1.761.653 (12,1%).

El Pasivo corriente de la Sociedad, aumentó en MUS$1.003.552 (16,0%), respecto al cierre del ejercicio 2024. Los aumentos se presentan en los siguientes rubros: Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes por MUS$551.274 (25,8%), Otros pasivos financieros, corrientes por MUS$110.090 (17,3%); Pasivos por impuestos, corrientes por MUS$25.669 (408,7%); y Otros pasivos no financieros, corrientes por MUS$327.495 (9,4%). Lo señalado anteriormente, se compensa con la disminución de Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes por MUS$5.168 (40,1%) y Otras provisiones, corrientes por MUS$5.808 (40,8%).

El indicador de endeudamiento del Pasivo corriente de la Sociedad sobre el patrimonio para el ejercicio es de 5,42 (8,70 al 31 de diciembre de 2024). La incidencia del Pasivo corriente sobre la deuda total aumentó en 1,48 puntos porcentuales, pasando de 43,26% al cierre del 2024 a un 44,74% al cierre del presente ejercicio.

El Pasivo no corriente de la Sociedad, aumentó en MUS$758.101

(9,2%), comparado con el valor al 31 de diciembre de 2024. Los principales aumentos se presentan en los rubros: Otros pasivos financieros, no corrientes por MUS$827.985 (12,7%); Otras provisiones, no corrientes por MUS$50.765 (8,1%); Pasivos por impuestos diferidos por MUS$25.997 (8,3%); y Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes por MUS$14.152 (8,5%) . Lo anterior se ve compensado por las disminuciones en los rubros Otros pasivos no financieros, no corrientes por MUS$140.244 (100,0%); Cuentas por pagar, no corrientes por MUS$20.554 (4,2%), explicado principalmente por la disminución en mantención de aeronaves y motores por MUS$24.747, compensado por otros efectos netos por MUS$4.193.

Para un mejor entendimiento respecto del aumento total de los Otros pasivos financieros por MUS$938.075, el siguiente cuadro resumen que muestra los movimientos correspondientes a flujos y no flujos de efectivo:

		Flujos			Movimientos no flujo		
Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2024	Obtención	Pago		Interés devengado y otros	Reclasificaciones	Saldo al 31 de diciembre de 2025
		Capital	Capital	Interés			
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Obligaciones garantizadas	*374.043*	*319.500*	*(37.648)*	*(29.158)*	*30.898*	*-*	*657.635*
Otras obligaciones garantizadas	*374.751*	*239.520*	*(43.681)*	*(39.685)*	*40.294*	*-*	*571.199*
Obligaciones con el público	*2.239.303*	*790.120*	*(700.000)*	*(181.554)*	*232.450*	*(2.541)*	*2.377.778*
Arrendamientos financieros	*799.773*	*-*	*(241.743)*	*(39.181)*	*158.667*	*11.537*	*689.053*
Pasivos por arrendamientos	*3.362.581*	*-*	*(463.358)*	*(311.162)*	*1.213.962*	*(9.162)*	*3.792.861*
Total Obligaciones con instituciones financieras	**7.150.451**	**1.349.140**	**(1.486.430)**	**(600.740)**	**1.676.271**	**(166)**	**8.088.526**

a) Otras reservas

El rubro de las Otras reservas presenta una variación positiva neta de MUS$185.762 al 31 de diciembre de 2025, explicado por las variaciones positivas: Reserva de Conversión por MUS$218.266 y Reservas relacionadas con las actividades de coberturas por MUS$3.551. La variación positiva neta fue compensada parcialmente por las siguientes disminuciones: Otras reservas varias por MUS$19.505, originada por la Oferta a Firme en Bloque (OFB) y correspondiente a diferencia de cambio originada por los tipos de cambio entre, la fecha de reconocimiento de la obligación de pago y la fecha de liquidación de la OFB (debido a que el precio de las acciones fue fijado y pagado en pesos chilenos) también explica la variación negativa el movimiento de las Reservas actuariales por planes de Beneficios a los empleados por MUS$16.550.

b) Capital

El 17 de octubre de 2025 la Junta de Accionistas aprobó la cancelación anticipada de 30.221.893.878 acciones propias adquiridas en programas de recompra, lo que representó una reducción del capital suscrito y pagado por US$585.424.212. Como consecuencia, el capital social se redujo desde US$5.003.576.326,78 a US$4.418.152.114,78, y el número total de acciones desde 604.441.789.335 a 574.219.895.457. Del capital resultante, US$4.418.109.716,78, representado por 574.215.983.709 acciones, se encuentra íntegramente suscrito y pagado, mientras que un saldo de US$42.398, equivalente a 3.911.748 acciones, se mantiene destinado exclusivamente a la conversión de bonos convertibles.

c) Ganancias/Pérdidas Acumuladas (Resultado acumulado).

Al 31 de diciembre de 2025, los resultados acumulados incluyen las ganancias atribuibles a los propietarios de la controladora por MUS$1.459.984, compensado con la provisión de 30% de dividendos mínimos obligatorios sobre el resultado del ejercicio 2025 correspondiente a MUS$437.995.

Producto de lo anterior, el Resultado acumulado aumentó de una utilidad de MUS$1.148.291 al 31 de diciembre de 2024 a MUS$2.170.280 al 31 de diciembre de 2025.

Estado de Resultados Consolidado

Se presentan a continuación los principales índices financieros del Estado de Resultados Consolidado.

Por los periodos terminados al 31 de diciembre	2025 MUS$	2024 MUS$
Ingresos operacionales	**14.494.990**	**13.033.712**
Pasajeros	12.611.528	11.233.287
Carga	1.653.528	1.599.756
Otros	229.934	200.669
Costos operacionales	**(12.159.452)**	**(11.492.664)**
Remuneraciones	(1.941.121)	(1.738.474)
Combustible	(3.804.821)	(3.970.077)
Comisiones	(252.670)	(230.127)
Depreciación y amortización	(1.736.098)	(1.447.656)
Otros arriendo y tasas de aterrizaje	(1.638.809)	(1.470.057)
Servicios a pasajeros	(382.252)	(331.918)
Arriendo de aviones	—	(4.164)
Mantenimiento	(862.647)	(815.916)
Otros costos operacionales	(1.539.833)	(1.448.052)
Otras ganancias/ (pérdidas)	(1.201)	(36.223)
Resultado operacional	**2.335.538**	**1.541.048**
Margen operacional	**16,1%**	**11,8%**
Ingresos financieros	146.275	142.411
Costos financieros	(721.416)	(881.950)
Diferencias de cambio	(141.485)	172.917
Resultado por unidades de reajuste	(294)	19.508
Ganancia/(Pérdida), antes de impuesto e interés minoritario	**1.618.618**	**993.934**
Impuestos	(155.057)	(16.489)
Ganancia/(Pérdida), antes de interés minoritario atribuible a:	**1.463.561**	**977.445**
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora	1.459.984	976.972
Ganancia/(Pérdida), atribuible a participaciones no controladora.	3.577	473
Margen neto	**10,1%**	**7,5%**
Tasa efectiva impuesto	**(9,6)%**	**(1,7)%**
Total Acciones, básicas	589.302.090.735	604.437.877.587
Ganancia básica por acción (US$)	0,002477	0,001616
Total Acciones, diluída (**)	589.306.002.483	604.441.789.335
Ganancia diluída por acción (US$)	0,002477	0,001616
R.A.I.I.D.A. (*)	**3.929.857**	**3.181.129**

(*) R.A.I.I.D.A = Ganancia del periodo + Impuesto + Intereses netos + Depreciación y amortización

(**) Total de acciones diluidas considera la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del capítulo 11.

La Controladora al 31 de diciembre de 2025 registró una ganancia de MUS$1.459.984, lo que representa una variación positiva de MUS$483.012 comparado con la utilidad de MUS$976.972 del mismo periodo del año anterior. El margen neto del ejercicio alcanzó 10,1% en 2025 y 7,5% durante 2024.

El Resultado operacional de 2025 muestra una ganancia de MUS$2.335.538, que comparado con la ganancia de MUS$1.541.048 al 31 de diciembre de 2024 representa una variación equivalente a un 51,6%. El margen operacional presenta una variación positiva de 4,3 puntos porcentuales respecto de los doce meses de 2024, alcanzando un 16,1%.

Los Ingresos operacionales al 31 de diciembre de 2025 aumentaron un 11,2% con respecto los doce meses de 2024, alcanzando MUS$14.494.990. Este aumento se debe en gran medida a un incremento de 12,3% en los Ingresos de pasajeros, además de un 3,4% de mayores Ingresos de carga, por su parte los Otros ingresos muestran una variación positiva de 14,6%. El impacto de la depreciación del real brasileño representa menores Ingresos ordinarios por aproximadamente MMUS$150.

Los Ingresos de pasajeros alcanzaron MUS$12.611.528, que comparado con MUS$11.233.287 al 31 de diciembre de 2024 representa un incremento de 12,3%. Esta variación se debe al aumento de un 8,2% en la demanda medida en RPK y un 3,7% en el yield, el factor de ocupación alcanzó un 84,4%, 0,1 puntos porcentuales superior a los doce meses de 2024.

Al 31 de diciembre de 2025, los Ingresos de carga alcanzaron MUS$1.653.528, lo que representa un incremento del 3,4% en comparación con el mismo ejercicio de 2024. Este aumento se explica principalmente por un crecimiento del 2,2% en el tráfico medido en RTK y un aumento del 1,1% en el yield.

El rubro Otros ingresos presenta un aumento de MUS$29.265, debido principalmente al efecto de mayores ingresos reconocidos por servicios de tours y aduana compensado por menores ingresos por canjes de productos no aéreos del programa Latam Pass.

Al 31 de diciembre de 2025, los Costos operacionales alcanzaron MUS$12.159.452, lo que representa un aumento de 5,8% en comparación con los doce meses de 2024, equivalente a MUS$666.788. Adicionalmente, el costo unitario por ASK disminuyó un 2,2%. El impacto de la depreciación del real brasileño en este rubro generó menores costos por aproximadamente MMUS$127. Las variaciones por ítem se detallan a continuación:

a) Las Remuneraciones y beneficios aumentaron MUS$202.647, principalmente por mayores costos de tripulaciones y personal de aeropuerto, junto con un incremento de 6,8% en la dotación promedio durante 2025, incluyendo un bono especial único de US$40 millones para una parte significativa de los empleados de toda la Compañía, compensado parcialmente por la depreciación de las monedas locales, especialmente el real brasileño.

b) El Combustible disminuyó 4,2%, equivalente a MUS$165.256. Esta disminución corresponde principalmente a una reducción de 10,0% en los precios promedio sin cobertura, compensado parcialmente por un crecimiento del 6,4% en el consumo medido en galones. La compañía reportó una pérdida de MUS$19.117 por cobertura de combustible durante 2025, en comparación con una pérdida de MUS$18.139 durante los doce meses de 2024.

c) Las Comisiones a los agentes muestran un aumento de MUS$22.543, principalmente como resultado del incremento en la operación de transporte de pasajeros, parcialmente compensado por las estrategias de penetración digital implementadas por la Compañia que priorizan e incentivan la venta directa.

d) La Depreciación y Amortización aumentó en MUS$288.442, equivalente a un 19,9%, variación que se explica, principalmente, por la utilización de una flota más nueva y un mayor número de aeronaves promedio al 31 de diciembre de 2025 comparado con el mismo ejercicio de 2024.

e) Los Otros Arriendos y Tasas de Aeronáuticas aumentaron en MUS$168.752, impactados por el incremento en la operación durante el ejercicio de 2025, los mayores costos de tasas aeroportuarias y servicios de handling se vieron compensados principalmente por implementación de iniciativas de eficiencia de costos durante el primer semestre del año actual y por la depreciación de las monedas locales, en particular el real brasileño.

f) El Servicio a Pasajeros presenta mayores costos por MUS$50.334, correspondiente a una variación de 15,2%, explicado principalmente por aumento en los costos de catering y servicios a bordo, impactado por el crecimiento en la demanda, que se traduce en un incremento de 6,6% en el número de pasajeros transportados, principalmente en el segmento internacional y las clases de servicio premium.

g) El Arriendo de Aeronaves presenta menores costos por MUS$4.164, debido a la expiración de todos los contratos de aeronaves bajo modalidad PBH. El Arriendo de aviones hasta diciembre de 2024 incluyó los costos asociados a pagos por arriendo sobre la base de horas de vuelo (PBH) considerando a esa fecha solo una aeronave bajo esta modalidad.

h) El Mantenimiento registró costos totales que alcanzaron MUS$862.647, lo que representa un aumento del 5,7% en comparación con el ejercicio de 2024. Este incremento se debe principalmente a una mayor operación, parcialmente compensado por el efecto derivado de la terminación anticipada de contratos de aeronaves bajo arrendamiento operativo, las cuales posteriormente fueron transferidas a arrendamientos financieros.

i) Los Otros Costos Operacionales presentan un aumento de MUS$91.781, explicado principalmente por mayores costos de tripulación y marketing producto del incremento en las operaciones, junto con un aumento en gastos de servicios de plataformas digitales por mayor utilización de servicios de nube e infraestructura, por otro lado este rubro se vio afectado por la reducción en los costos del sistema de reservas impulsado por una mayor adopción de los canales NDC,

así como por los efectos de la depreciación de las monedas locales, especialmente el real brasileño.

j) Las Otras ganancias / (pérdidas) totalizaron un resultado negativo de MUS$1.201 al 31 de diciembre de 2025 que se explica principalmente, por menores gastos asociados a procesos laborales de Argentina, además este rubro incluye el efecto derivado de la terminación anticipada de contratos de aeronaves bajo arrendamiento operativo, las cuales posteriormente fueron transferidas a arrendamientos financieros.

Los Ingresos financieros totalizaron MUS$146.275, que comparados a los MUS$142.411 del ejercicio anterior, representan mayores ingresos por MUS$3.864, principalmente explicado por por un mayor nivel de efectivo y equivalentes de efectivo comparado con el mismo ejercicio de 2024, el cual se ha invertido principalmente en depósitos bancarios a plazo fijo.

Los Costos financieros disminuyeron 18,2% correspondiente a MUS$160.534, esta variación se debe principalmente a la disminución de los costos por intereses bancarios reconocidos durante los doce meses de 2025, debido a los refinanciamientos de deuda realizados en octubre de 2024 y julio de 2025, lo cual fue compensado por el efecto único en el estado de resultados de US$105 millones relacionado con la gestión del refinanciamiento concretado en julio de este año.

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 2025 presenta una variación positiva de MUS$630.769 respecto del mismo ejercicio del año anterior, debido a un aumento de Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios por MUS$1.480.744. Lo anterior se ve compensado con las variaciones negativas por aumento de pagos a cuenta de los empleados por MUS$410.424, Otras entradas y salidas de efectivo por MUS$170.037, un aumento en los Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios por MUS$106.471, aumento de Impuestos a las ganancias pagados por MUS$101.548, aumento de Otros pagos por actividades de operación por MUS$41.650 y disminución de Otros cobros por actividades de operación por MUS$19.845.

La variación negativa de MUS$170.037 en las Otras entradas y salidas de efectivo del Flujo de Actividades de Operación, se origina principalmente por la variación de Garantías por MUS$71.703 explicados principalmente por menores recuperos asociados a garantías de seguros de responsabilidad civil por MUS$41.000, garantías asociadas a proveedor de procesamiento y cobro de pagos financieros por MUS$15.000, garantías aeroportuarias por MUS$15.000; variación de depósitos judiciales por MUS$46.595; Derivados de cobertura por MUS$36.604; menores recuperos de seguro de motor por MUS$9.788, correspondiente a incidente en Colombia, recibido durante el primer semestre del año 2024; Comisiones bancarias e impuestos por MUS$3.774; e Impuestos sobre transacciones financieras por MUS$1.573

El Flujo Actividades de Inversión presenta una variación negativa de MUS$410.157 respecto al mismo ejercicio del año anterior, principalmente por la variaciones negativas de Compras de Propiedades, planta y equipos por MUS$450.355, debido a mayores compras de aeronaves por MUS$274.774, mantenimiento por MUS$87.807 y rotables y repuestos por MUS$118.017; compensado por menores Pago previo a la entrega (PDP) por MUS$30.243; Compras de activos intangibles por MUS$10.071; lo anterior se ve compensado por las variaciones positivas de Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS$27.549 explicado principalmente por anticipo de MUS$3.000 en Transportes Aéreos Mercosur S.A. asociado a la venta de un hangar y mayores recuperaciones de créditos recibidos por MUS$24.549; Intereses recibidos por MUS$17.992; e Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo por MUS$4.728, asociado principalmente a mayores ventas de aeronaves por MUS$6.499 y menores ventas de motores por MUS$1.771.

El Flujo de Actividades de Financiación presenta una variación negativa de MUS$454.712, respecto al mismo periodo del año anterior, que se explica principalmente por las variaciones negativas de Pagos correspondientes a la adquisición de acciones de propia emisión por MUS$584.837 (ver nota 24 (d)); Dividendos pagados MUS$430.343 (ver nota 34 (c)); obtención de préstamos de largo plazo por MUS$400.920; Pagos de pasivos por arrendamientos por MUS$119.320 asociado a nuevos contratos; Otras entradas (salidas) de efectivo por MUS$17.656 asociado principalmente al costo del pago anticipado de Bonos (7YN). Esto se ve compensado por la variación positiva de Pago de préstamos por MUS$981.470, asociados principalmente por menores pagos de TLB por MUS$1.080.000 y menores pagos de otras obligaciones garantizadas por MUS$287.481, esto compensado por mayor pago de Bonos (7YN) por MUS$250.000 y aumento en el pago préstamos por MUS$136.011 asociado principalmente a pagos realizados por la flota Boeing; y por ultimo compensado también por Intereses pagados por MUS$116.894 asociado principalmente a menores pagos por préstamo Term Long B (TLB).

Finalmente, el flujo neto de la Sociedad al 31 de diciembre de 2025, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio, presenta una variación negativa de MUS$234.100, respecto al mismo ejercicio del año anterior.

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 2025, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS$19.126 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Al 31 de diciembre 2024, la Sociedad reconoció perdidas por MUS$18.140 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 2025, el valor de mercado de las posiciones de derivados de combustible es de MUS$14.009. Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados de combustible de cobertura era de MUS$7.747.

(ii) Riesgo de tipo de cambio

La moneda funcional y de presentación de los estados financieros de la Sociedad Matriz es el dólar estadounidense, por lo que el riesgo de tipo de cambio Transaccional y de Conversión surge principalmente de las actividades operativas propias del negocio, estratégicas y contables de la Sociedad que están expresadas en una unidad monetaria distinta a la moneda funcional.

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

La mayor exposición al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en Real Brasileño (R$), 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 2025, la Sociedad reconoció pérdidas por MUS$22.126 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio. Al cierre de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ganancias por MUS$ 9.953 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene MUS$355.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía MUS$165.000 en derivados de FX vigentes registrados como cobertura.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MUS$2.690. Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura era de MUS$3.142.

(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”).

Al 31 de diciembre de 2025, un 66% (76% al 31 de diciembre 2024) de la deuda posee tasa fija. La deuda variable se encuentra indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

Durante el periodo terminado al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no mantiene derivados de tasas de interés vigente. Al cierre de diciembre de 2024 la Sociedad mantenía derivados de tasas de interés vigentes por MUS$4.676.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por MUS$2.204 asociados al arrendamiento de ciertos aviones. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un aumento en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por US$82.000 asociados al arrendamiento de ciertos aviones. Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUS$2.042. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MUS$ 1.919.

Ambiente económico

Durante el último trimestre del año las tensiones comerciales entre las grandes potencias han seguido disminuyendo, aunque no se pueden descartar eventuales situaciones puntuales hacia el futuro. Algunas tensiones entre Estados Unidos y China crearon situaciones de volatilidad, que se disiparon gracias a los acuerdos alcanzados. Asimismo, las autoridades estadounidenses eliminaron, para todos los países, los aranceles sobre algunos productos agrícolas, lo que compensó los aumentos arancelarios en ciertos sectores que se habían anunciado previamente y que ya se encuentran en vigor. De esta manera, las tasas arancelarias impuestas por Estados Unidos se mantienen en niveles similares a los observados en el período anterior. En este contexto de tensiones comerciales más estables y condiciones financieras favorables, la economía mundial ha seguido mostrando una notable resiliencia, adaptándose a un entorno cambiante y con un dinamismo que varía entre países y sectores.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) en su última proyección de enero, estima que el crecimiento mundial será de 3,3% en 2025. Para 2026 se espera un crecimiento de 3,3%, una revisión al alza de 0,2 puntos porcentuales con respecto a la proyección de octubre y un crecimiento de 3,2% para 2027. Por el lado de la inflación, se espera que esta se ubique en 4,1% para 2025 para descender a 3,8% al año siguiente y a 3,4% en 2027.

El FMI estima que las economías desarrolladas crecerán un 1,7%, 1,8% y 1,7% en 2025, 2026 y 2027 respectivamente. La proyección para 2026 fue revisada al alza en 0,2 puntos porcentuales con respecto a la proyección de octubre. Por el lado de Estados Unidos se espera un crecimiento de 2,1% en 2025 y se realizó una revisión al alza de 0,3 puntos porcentuales para el crecimiento de 2026, ubicándose en 2,4%, para luego bajar a 2,0% en 2027. En cuanto a la zona euro, el FMI anticipa un crecimiento de 1,4% para 2025, mientras que para 2026 el crecimiento se espera sea de 1,3%. En cuanto a las economías emergentes se espera un crecimiento de 4,4% para 2025, 4,2% para 2026 y 4.1% en 2027. Esto muestra una revisión al alza para 2026 de 0,2 puntos porcentuales con respecto a la proyección de octubre.

Para América Latina y el Caribe, el FMI proyecta que el crecimiento sea de 2,4% en 2025, 2,2% en 2026 y 2,7% en 2027. La cifra para 2026 fue revisada a la baja en 0,1 puntos porcentuales con respecto a las proyecciones de octubre. Para la economía de Brasil se espera un crecimiento de 2,5% en 2025, 1,6% en 2026 y 2,3% en 2027, con revisión a la baja de 0,3 puntos porcentuales para 2026 con respecto a la última estimación.



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 2025.



Enrique Cueto Plaza
Director



Sonia J.S. Villalobos
Director



Frederico Curado
Director



Alexander D. Wilcox
Director



Ignacio Cueto Plaza
Presidente del Directorio



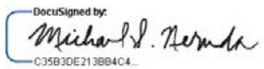
Antonio Gil Nievas
Director



Roberto Alvo Milosawlewitsch
Gerente General



Bornah Moghbel
Vicepresidente del Directorio

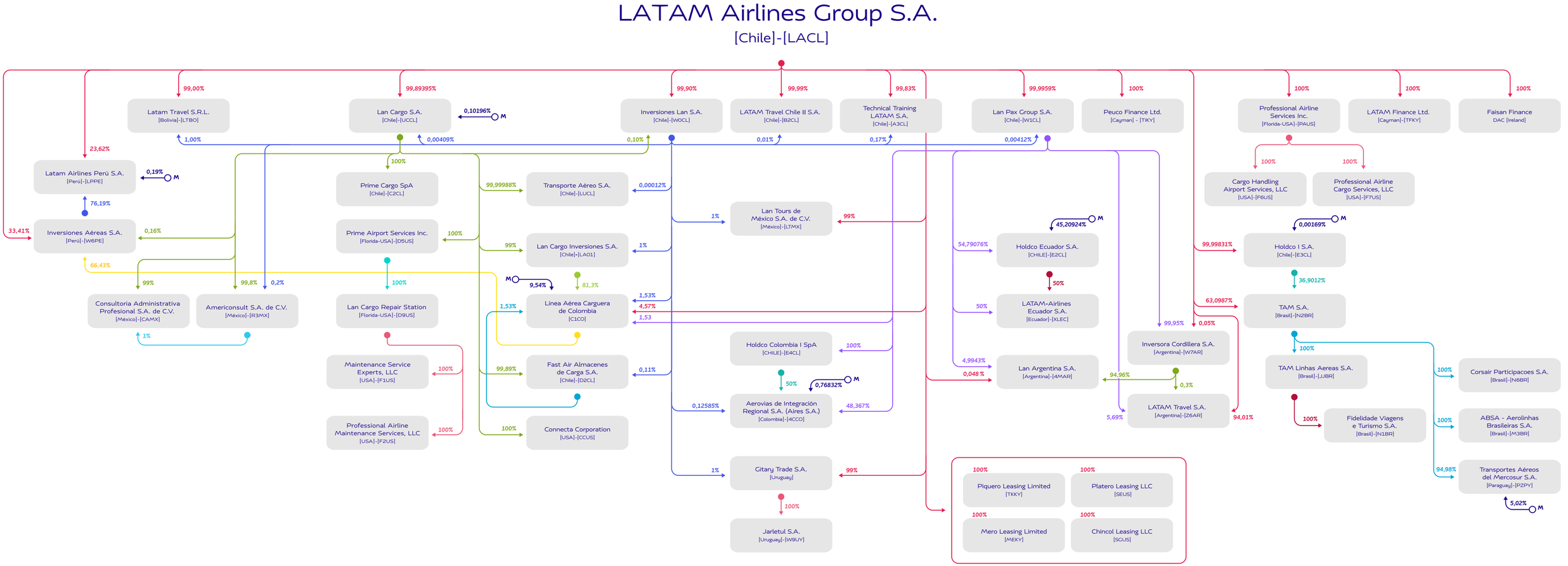


Michael Neruda
Director



Ricardo Bottas Dourado Dos Santos
Vicepresidente de Finanzas

MALLA SOCIETARIA



Minoritario

Créditos

Coordinación
Grupo LATAM – Relación con Inversionistas
Grupo LATAM – Sostenibilidad

Redacción y diseño
GOVERNART
Redacción: Francisca Engdahl
Supervisión editorial e indicadores: GOVERNART
Proyecto gráfico: Panal Diseño / panal.cl
Diagramación: Panal Diseño / panal.cl
Fotografía: Archivo grupo LATAM

Acceso a Estados Financieros

Sitio CMF
Sitio Relaciones con Inversionistas - LATAM

Información corporativa

Oficinas principales
Avenida Presidente Riesco 5711, piso 19, Las Condes
Región Metropolitana – Chile
Tel.: (56) 2 2565 3844

Código bursátil
LTM – Bolsa de Comercio de Santiago
LTM – 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
Web: ir.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@dcv.cl

Banco depositario de ADRs
JPMorgan Chase Bank, N.A. P.O. Box 64504, St. Paul, MN, 55164-0504
Tel.: General +1 (800) 990-1135
Tel.: Fuera de Estados Unidos (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





latamairlines.com