RELATÓRIO INTEGRADO

2025



LATAM

ÍNDICE

01 APRESENTAÇÃO

/03
07 Destaques
08 Carta do CEO

02 QUEM SOMOS

/11
12 Grupo LATAM
14 Propósito
15 Estratégia
16 Modelo de geração de valor
17 Uma viagem pela história
19 Prêmios e reconhecimentos

03 NOSSO NEGÓCIO

/21
23 Contexto da Indústria
24 Resultados Financeiros
27 Perfil da Dívida
28 Plano de Investimento
30 Informações sobre o mercado de ações

04 GOVERNANÇA CORPORATIVA

/31
33 Estrutura de propriedade
39 Conselho de Administração
48 Organograma
49 Principais executivos
54 Diretrizes corporativas
68 Envolvimento das partes interessadas
71 Políticas financeiras

05 OPERAÇÕES

/75
77 Operação de passageiros
81 Operação de carga
86 Joint Venture com Delta Air Lines
88 Frota

06 CLIENTES

/92
96 Operação de passageiros
104 Operação de carga
107 Tecnologia e inovação
110 Cibersegurança e proteção de dados

07 FUNCIONÁRIOS

/113
114 A força motriz por trás do grupo LATAM
118 Gestão de talentos
125 Diversidade e inclusão

08 COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

/129
130 Estratégia de sustentabilidade
137 Gestão ambiental
147 Gestão das mudanças climáticas
158 Economia circular
164 Valor compartilhado

09 SEGURANÇA

/170
172 Segurança dos clientes
177 Segurança no local de trabalho
183 Aviação civil e segurança de ativos

10 FORNECEDORES

/187
188 Gestão da cadeia de abastecimento
197 Seleção e avaliação de fornecedores
206 Diretrizes
208 Políticas de pagamento

11 SOBRE O RELATÓRIO

/210
211 Análise de dupla materialidade
213 Índice de conteúdo GRI e SASB
219 Índice Norma Geral nº 519
220 Glossário
221 Verificação externa

12 ANEXOS

/223
224 Quem somos
229 Governança corporativa
239 Nosso negócio
279 Fornecedores
280 Compromisso com a sustentabilidade
291 Clientes
294 Funcionários
304 Sobre o relatório

13 RELATÓRIOS FINANCEIROS

/305
306 Demonstrações financeiras
381 Filiais e coligadas
430 Justificativa
438 Declaração jurada
439 Estrutura societária

APRESENTAÇÃO

01

07 *DESTAQUES*

08 *CARTA DO CEO*





PRÓLOGO

NCG 519: 12. RELATÓRIOS FINANCEIROS
GRI 2-2, 2-3

Neste Relatório Integrado, o Grupo LATAM Airlines SA apresenta seus principais avanços e desafios para 2025, considerando as diferentes áreas do negócio (econômica, social e ambiental), bem como o relacionamento com seus stakeholders.

Cabe ressaltar que as Demonstrações Financeiras Consolidadas do Grupo LATAM Airlines S.A., que refletem a posição financeira em 31 de dezembro de 2024 e 2025, são parte essencial deste Relatório Integrado e foram auditadas externamente pela PricewaterhouseCoopers (PwC). Essas demonstrações estão disponíveis neste documento a partir da página 305 e podem ser acessadas nos sites da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile e do departamento de Relações com Investidores do Grupo LATAM.

Nesse sentido, as informações fornecidas abrangem o período de 1º de janeiro de 2025 a 31 de dezembro de 2025 e estão em conformidade com os requisitos da Norma de Caráter Geral (NCG) nº 519 da Comissão para o Mercado Financeiro (CMF) do Chile, que modificou as NCGs nº 461 e nº 30, em suas exigências para informações sobre sustentabilidade e governança corporativa em relatórios anuais.

Além disso, as informações sobre sustentabilidade incluem as métricas definidas pelo Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para o setor de transportes, especificamente o setor aéreo. Também consideram a Global Reporting Initiative (GRI), reconhecida globalmente como um padrão fundamental para a divulgação de informações sobre sustentabilidade. Adicionalmente, incorporam indicadores da Avaliação Global de Sustentabilidade Corporativa (CSA) da S&P e da EcoVadis, preenchida anualmente de forma voluntária pelo Grupo LATAM.

Convenções

Moeda e taxa de câmbio

A LATAM Airlines Group S.A. mantém registros contábeis e prepara suas demonstrações financeiras em dólares americanos (US$). Algumas de suas subsidiárias utilizam pesos chilenos (CLP$), pesos colombianos (COP$) ou reais brasileiros (BRL$). No entanto, suas Demonstrações Financeiras Consolidadas incluem os resultados de suas subsidiárias convertidos para dólares americanos.

De acordo com as normas internacionais de contabilidade emitidas pelo IASB, os ativos e passivos são avaliados à taxa de câmbio do final do período. As demonstrações de receitas, por outro lado, utilizam a taxa de câmbio da data da transação; contudo, uma taxa de câmbio mensal pode ser adotada caso as taxas não apresentem flutuações significativas.

Nomes

As referências a "LATAM", "Grupo LATAM Airlines" e "Empresa" referem-se à LATAM Airlines Group S.A., e as referências a "grupo LATAM" ou "grupo" referem-se à LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas consolidadas de passageiros e carga. Estas incluem 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 Equador); LAN Argentina S.A. (LATAM Airlines Argentina, anteriormente Aero 2000 S.A.); Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colômbia); TAM S.A. (TAM ou LATAM Airlines Brasil); Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (LATAM Paraguai); e as afiliadas de carga, que são: LAN Carga S.A. (Grupo LATAM Cargo); Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colombia); e Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

Outras menções à LATAM, dependendo do contexto, referem-se à marca LATAM, lançada em 2016 e que integra, sob um nome internacionalmente reconhecido, todas as marcas afiliadas, como LATAM Airlines Chile, LATAM Airlines Peru, LATAM Airlines Argentina, LATAM Airlines Colômbia, LATAM Airlines Equador e LATAM Airlines Brasil.

- ***Afiliados de Carga***

Esta menção refere-se ao grupo de operadores de carga, a saber: LAN Carga S.A. (Grupo LATAM Cargo), Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. (LANCO ou LATAM Cargo Colombia) e Aerolinhas Brasileiras S.A. (ABSA ou LATAM Cargo Brasil).

- ***LAN***

As referências à LAN dizem respeito à LAN Airlines S.A., agora LATAM Airlines Group S.A. Isso se deve a circunstâncias e eventos ocorridos antes da data em que a associação entre a LAN Airlines S.A. e a TAM S.A. foi concluída.

- ***TAM***

A menos que o contexto exija o contrário, as referências à TAM referem-se à TAM S.A. e suas afiliadas consolidadas, incluindo TAM Linhas Aéreas S.A. (TLA), que opera sob o nome LATAM Airlines Brasil, Fidelidade Viagens e Turismo Ltda. (TAM Viagens) e Transportes Aéreos del Mercosur S.A.

Garantia independente

NCG 519 9.2 GARANTIA INDEPENDENTE
GRI 2-5

O conteúdo e os indicadores associados às normas do Sustainability Accounting Standards Board (SASB), da Global Reporting Initiative (GRI) e aos sugeridos pelo Questionário Global de Sustentabilidade Corporativa (CSA) da S&P foram verificados externamente pela PricewaterhouseCoopers (PwC), garantindo uma avaliação independente, completa e abrangente. As informações verificadas e as normas utilizadas para cada métrica estão detalhadas nas cartas dos auditores, disponíveis nas páginas 307 e 309.



Guia para leitura do relatório

Neste Relatório Integrado, o grupo LATAM apresenta informações para cada norma utilizada, organizadas de acordo com as etiquetas detalhadas abaixo. Além disso, para facilitar o acesso às informações, um conjunto consolidado de métricas está incluído em dois índices de conteúdo específicos, disponíveis nas páginas 214 e 219.

NCG 519
Conteúdo da Norma Geral nº 519 (que modificou a nº 461) e aplicável aos relatórios anuais chilenos.

SASB
Conteúdo relacionado à indústria de transportes, especificamente ao setor aéreo, do Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

GRI
Conteúdo da norma internacional Global Reporting Initiative (GRI).

CSA
Conteúdo sugerido pela Avaliação Global de Sustentabilidade Corporativa da S&P 2025.

Mais informações

GRI 2-3

Quaisquer sugestões, observações e/ou perguntas referentes a este Relatório Integrado podem ser enviadas para os seguintes endereços de e-mail: investorsrelations@latam.com ou sustainability@latam.com



DESTAQUES DE 2025

Desempenho financeiro

Receita Total

US$14,495 MILHÕES

+11.2 % VS. 2024

EBITDAR Ajustado

US$4,091 MILHÕES

+31.6 % VS. 2024

Resultado Líquido

US$1,460 MILHÕES

+49.4 % VS. 2024

OPERAÇÕES

Negócios de Passageiro

+8.2%

AUMENTO DE CAPACIDADE (SOLICITAÇÕES)

Negócio de Carga

+3.1%

AUMENTO DE CAPACIDADE (ATKS)

+26 Aeronaves recebidas em 2025

371 aeronaves na frota

CLIENTES

Companhia aérea de Carga do Ano (Notícias de Carga Aérea)

Bienvenido a ir más alto

LATAM PASS

54 millones

MILHÕES DE MEMBROS NO PROGRAMA DE FIDELIDADE LATAM PASS

54 pontos

NPS PASAJEROS

58 pontos

NPS PASAJEROS PREMIUM



SUSTENTABILIDADE

5ª companhia aérea mais sustentável do mundo e nº 1 nas Américas.
Reconhecida como uma das empresas com melhor desempenho em Sustentabilidade no CSA da S&P Global.

Menores emissões por passageiro e por tonelada de carga transportada.
10% mais eficiente que a média global*

Avión Solidario

Solidariedade + 6.000 pessoas transportadas
Mais de 350 toneladas de ajuda humanitária foram mobilizadas em toda a região.

**Mais eficiente que a média global (medida em intensidade de emissões). Intensidade de emissões: KgCO2/100 RTKt. RTKt: RTK + RPK. Fonte: Relatório de Progresso Net Zero da IATA (edição mais recente disponível).*

CARTA DO CEO

GRI 2-22



Eleve cada jornada.

Olhando para 2025, continuamos a consolidar um modelo e um ecossistema que nos permitem melhorar e sermos melhores a cada dia. Melhores com as nossas pessoas, melhores com os nossos clientes e melhores com o nosso entorno. Em resumo, esses três fatores possibilitaram a melhoria dos nossos resultados. E isso acontece simplesmente porque não vemos os resultados como o objetivo final, mas, sim, como a consequência de fazermos bem as outras três coisas.

Acredito que o mundo corporativo muitas vezes tenta explicar o sucesso com fórmulas complexas. Eu, porém, acredito que nossa estratégia é fácil de explicar e simples de entender.

Nosso maior patrimônio são as pessoas. A LATAM simplesmente não existiria sem elas. Toda empresa, antes de ser uma empresa, é uma organização social. Se a organização social não estiver saudável, não é fácil tornar a empresa saudável. Esta é a nossa principal prioridade: garantir que as pessoas da LATAM sintam que o que fazemos faz sentido para elas profissionalmente e, mais importante, pessoalmente.

Nossa segunda prioridade são nossos clientes. Isso significa não apenas dizer isso, mas tomar ações concretas e deliberadas em relação à experiência deles. Não é possível melhorar a experiência sem empatia. Isso simplesmente exige se colocar no lugar daqueles que interagem com o que projetamos e avaliar criticamente o design.

No entanto, além do próprio design, se as pessoas que o implementam não acreditarem nele e não estiverem comprometidas, sabemos que a experiência não funcionará. É por isso que nossos colaboradores e nossos clientes são inseparáveis.

Na América Latina, esse conceito tem um nome provocativo: JETS, como os aviões. Ser JETS (sigla em espanhol) significa ser justo, empático, transparente e simples com nossos colaboradores e clientes. É, de certa forma, a nossa filosofia.

Em terceiro lugar, consideramos o nosso entorno. As perguntas que nos fazemos também são simples: podemos usar os nossos recursos e capacidades para melhorar e contribuir para as sociedades em que operamos? A nossa estratégia de sustentabilidade nasceu em resposta a essas questões. Programas como o nosso Avión Solidario (Avião Solidário) são a forma como assumimos essa tarefa.

É aqui que, para mim, fechamos o ciclo. Contribuir para a comunidade é importante para as nossas pessoas e fortalece a sua ligação emocional com aquilo que queremos fazer, o que, por sua vez, ajuda a melhorar o nosso desempenho.



Nosso propósito: “Elevar cada jornada”. Elevar a jornada de nossos colaboradores, nossos clientes e nossa comunidade. Essas três jornadas se reforçam mutuamente e acreditamos firmemente que, se alcançarmos esse objetivo, os resultados virão como consequência do trabalho que realizamos diariamente, focados nessa meta.

Toda essa lógica precisa ser testada. Não basta apenas dizer; precisamos provar. Estamos conseguindo?

Muitos dos indicadores que monitoramos mostram progresso:

Aprimorar a jornada das nossas pessoas

Em 2025, o Índice de Saúde Organizacional (OHI, na sigla em inglês), ferramenta que utilizamos para medir isso há quase 15 anos, atingiu sua pontuação mais alta de todos os tempos, 83 pontos (4 pontos a mais que em 2024). Isso coloca o grupo entre os 10% melhores das empresas em todo o mundo que utilizam esse indicador, em todos os setores.

Aprimorar a jornada de nossos clientes

O Net Promoter Score (NPS), um indicador usado pela LATAM para medir a disposição dos clientes em recomendar seus serviços, também atingiu seu nível mais alto de todos os tempos: 54 pontos, 3 pontos a mais do que em 2024. Este é um nível saudável em qualquer região geográfica, e especialmente dentro da LATAM.

Elevar a jornada do nosso entorno

Finalmente, e pelo segundo ano consecutivo, a LATAM foi reconhecida como o grupo mais sustentável da indústria aérea, não apenas na América Latina, mas também em todo o Hemisfério Ocidental, e como o 5º grupo mais sustentável do mundo.

Como nos sentimos?

Conseguimos alcançar o que nos propusemos a fazer? A resposta é: não completamente. Ainda ficamos aquém do esperado com frequência. Não posso falar indefinidamente sobre o nosso progresso sem reconhecer essa realidade e pedir desculpas àqueles cujas necessidades não conseguimos atender. O caminho da melhoria contínua é longo, e se posso prometer algo, é que continuaremos trabalhando para sermos um pouco melhores a cada dia.

E sermos melhores é a forma como escolhemos encarar o futuro. Isso pode ser resumido como “Alcançar novos patamares”. É um convite para vivenciar o que construímos, mas também um chamado à ação para pensar, decidir e executar, elevando nossos padrões em todas as nossas prioridades e em todas as dimensões do grupo.

Novos patamares em nossa conectividade

Durante o ano de 2025, transportamos mais de 87 milhões de passageiros, consolidando nossa posição como o principal grupo aéreo da América do Sul. Expandimos nossa capacidade em 8,2% ao longo do ano, recebemos 26 novas aeronaves, encerrando o ano com uma frota de 371 aeronaves — um aumento de 7% — e inauguramos 22 novas rotas, 15 delas internacionais, ampliando a conectividade da região com o mundo. Além disso, firmamos um acordo com a Embraer para a incorporação de aeronaves a partir de 2026, o que nos permitirá fortalecer ainda mais a conectividade regional e expandir o alcance de nossa rede.

Abrimos novas rotas, recebemos novas aeronaves e expandimos nossa rede porque acreditamos profundamente no poder da conectividade. Em uma região tão diversa quanto a América do Sul, conectar-se não se resume a transportar passageiros: trata-se de aproximar realidades.

Novos patamares em carga

Nosso negócio de carga consolidou ainda mais sua posição como um dos pilares estratégicos do grupo, com a LATAM Carga reconhecida como a melhor companhia aérea de carga do mundo pela Air Carga News. Continuamos fortalecendo nossa rede, otimizando o uso de nossa frota de cargueiros e aproveitando a tecnologia para aprimorar a eficiência, a flexibilidade operacional e a confiabilidade do serviço. A Carga não apenas transporta mercadorias — ela também impulsiona o desenvolvimento, as oportunidades e o crescimento em toda a região.

Novos patamares de experiência

Durante 2025, concluímos a implementação do Wi-Fi em quase toda a nossa frota de curta distância e o implementaremos também em nossas aeronaves de longa distância (as primeiras entrarão em operação no primeiro semestre de 2026). Inauguramos nosso novo lounge em Lima e anunciamos a transformação do nosso lounge em São Paulo (que estará pronto em 2027) e que será o maior da América Latina.

Além disso, anunciamos nossa nova classe Premium Comfort para nossas aeronaves de longo curso e nossa nova classe executiva premium para o Airbus A321 XLR (ambas estarão disponíveis a partir de 2027).

Fomos reconhecidos pela sexta vez consecutiva como a “Melhor Companhia aérea da América do Sul” pela Skytrax e mantivemos nossa classificação APEX de “ Companhia aérea Global Cinco Estrelas” pela quarta vez consecutiva. Além disso, e pela primeira vez na história da aviação latino-americana, em março de 2026, a Skytrax concedeu à LATAM uma classificação de 4 estrelas por nossas operações.

Novos patamares de lealdade

Nosso ecossistema de fidelidade continua a se expandir. Hoje, o LATAM Pass conta com quase 54 milhões de membros. A fidelidade deixou de ser apenas um complemento às viagens: tornou-se parte essencial da nossa proposta de valor.

Mais do que um programa de benefícios, esperamos que nossos clientes vejam o LATAM Pass como uma plataforma de relacionamento, onde os acompanhamos não apenas quando voam, mas também em seu dia a dia.

Novos patamares de transformação

Hoje, operamos com níveis de pontualidade, confiabilidade e eficiência que nos colocam entre os melhores do mundo. Mas o mais interessante não é o resultado, e sim como chegamos lá: utilizando dados, tecnologia e trabalho colaborativo para redesenhar processos que funcionavam da mesma maneira há décadas.

Alcançar novos patamares também significou ousar mudar o que parecia imutável.

Continuamos a transformar a América Latina desde a base, o que nos permitiu ser mais ágeis, eficientes e focados no cliente, ao mesmo tempo que otimizamos operações críticas como manutenção, planejamento de frota e experiência de viagem.

Novos patamares em desempenho e disciplina financeira.

Os resultados financeiros de 2025 confirmam a solidez estrutural do grupo. Alcançamos uma margem operacional ajustada de 16,2%, um EBITDAR ajustado de US$ 4,1 bilhões — 31,6% superior ao ano anterior — e um lucro líquido de US$ 1,5 bilhão.

Crescemos, ampliamos nossas margens, fortalecemos nosso fluxo de caixa e consolidamos um balanço patrimonial sólido. Mas mais importante do que os números é o que eles nos permitem fazer: investir, inovar e seguir em frente com confiança. A disciplina financeira não é um objetivo em si; é o motor que torna tudo o mais possível.

Estamos entusiasmados com o que está por vir. Continuaremos expandindo nossa frota, inaugurando novas rotas, fortalecendo nossos hubs e aprofundando nossa transformação digital. Mas, acima de tudo, continuaremos trabalhando para garantir que a LATAM seja um grupo aéreo que a região sinta como seu, próximo das pessoas que servimos e relevante. Com propósito.

Encerramos um excelente 2025. Não apenas pelo que conquistamos, mas pela forma como o fizemos: trabalhando em equipe, pensando grande e sempre colocando o cliente no centro.

Convido você a explorar este relatório integrado anual, compreendendo que por trás de cada número existem pessoas, decisões e sonhos compartilhados. Porque quando decidimos não nos limitar, não apenas alçamos voo mais alto, como também convidamos toda uma região a fazê-lo conosco, acolhendo novas conquistas!

¡Bienvenidos a ir más alto!

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO
LATAM Airlines Group

QUEM SOMOS

02

12 *GRUPO LATAM*

14 *PROPÓSITO*

15 *ESTRATÉGIA*

16 *MODELO DE GERAÇÃO DE VALOR*

17 *UMA VIAGEM PELA HISTÓRIA*

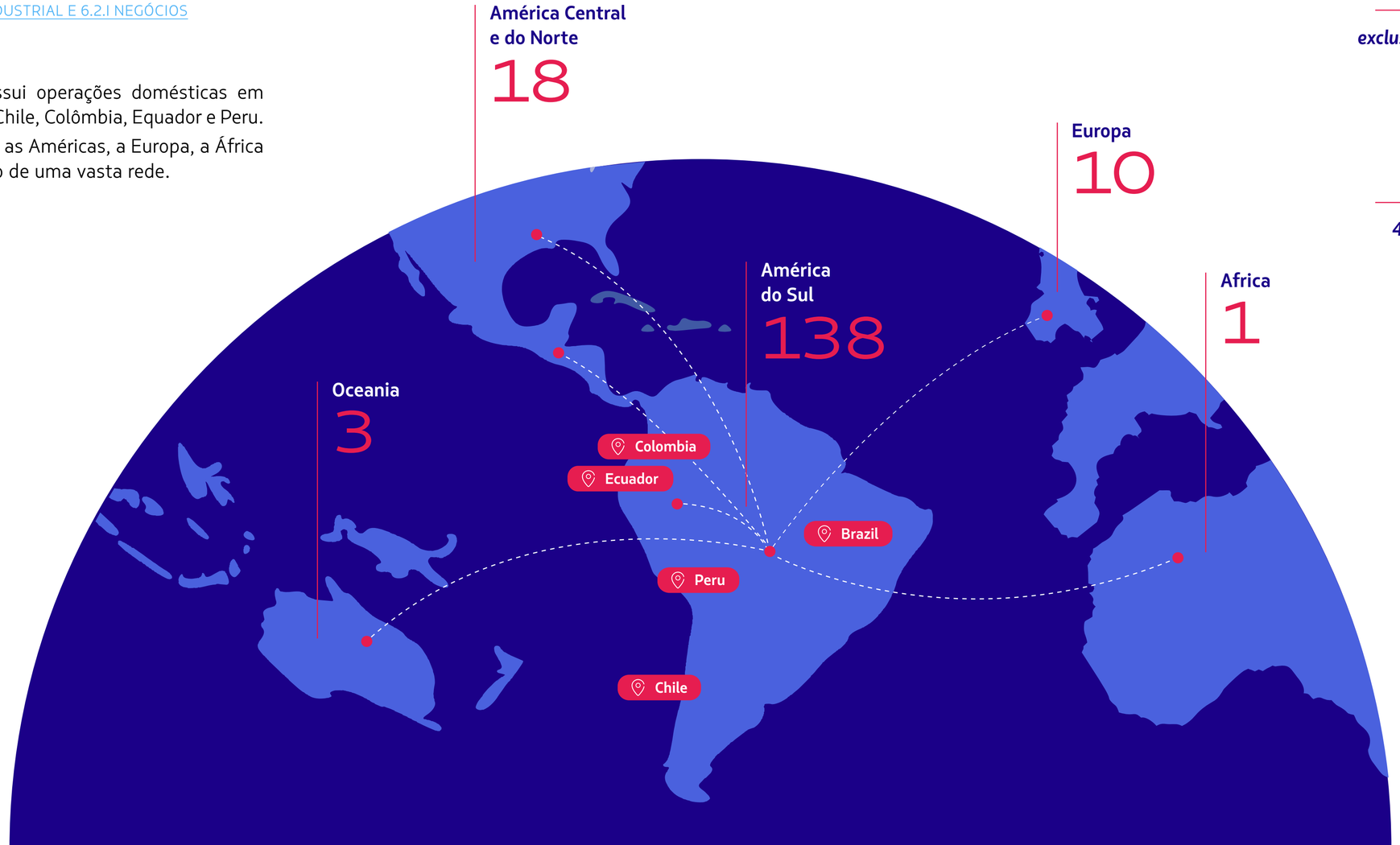
19 *PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS*



GRUPO LATAM

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL E 6.2.I NEGÓCIOS
GRI 2-1, 2-6, 3-3

O grupo LATAM possui operações domésticas em cinco países: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Ele também conecta as Américas, a Europa, a África e a Oceania por meio de uma vasta rede.



170

DESTINOS

exclusivamente para carga

31

PAÍSES

4 exclusivamente para carga

Principais negócios do grupo latam

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL E 6.2.I NEGÓCIOS



LATAM AIRLINES

A LATAM Airlines é a marca do negócio de passageiros da LATAM e suas afiliadas; juntas, elas formam o maior grupo de companhias aéreas da América do Sul e um dos maiores do mundo[1]. Com uma rede global que abrange mais de 160 destinos em quatro continentes, lidera o mercado regional, com mais que o dobro da participação de seu concorrente mais próximo. Sua frota de 351 aeronaves, incluindo 60 aeronaves de fuselagem larga, conecta milhões de passageiros de, para e dentro da América Latina, proporcionando uma experiência de viagem única.

LATAM CARGO

A LATAM Cargo é a marca da divisão de cargas do grupo LATAM, cujo principal objetivo é oferecer soluções de transporte aéreo de cargas para, de e dentro da América Latina. Como a maior transportadora aérea de cargas da região, possui uma rede de 170 destinos, dos quais 10 são exclusivos para carga. Sua frota é composta por 20 aeronaves cargueiras, além da capacidade disponível nos porões de voos de passageiros, criando sinergias entre os dois negócios e possibilitando uma operação flexível e eficiente.





LATAM PASS

O LATAM Pass é o programa de fidelidade do grupo LATAM e o maior da América do Sul, com quase 54 milhões de membros. Reconhecido como o principal programa de milhagem da região, o LATAM Pass permite que os membros acumulem milhas em voos, compras e serviços, que podem ser trocadas por passagens, upgrades e experiências exclusivas.



PROPÓSITO

Elevar cada jornada

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou avançando na implementação de seu propósito organizacional, "Elevar cada jornada", aprofundando sua integração aos processos de tomada de decisão e à experiência oferecida em toda a sua operação. Esse propósito expressa uma visão que transcende o transporte de pessoas e cargas, colocando a qualidade de cada interação e o impacto que ela gera no centro de cada etapa da jornada.

Missão

Conectar a América Latina e o mundo por meio de uma ampla rede de transporte de passageiros e cargas, operando com segurança e foco no atendimento ao cliente, mantendo o equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social.

Visão

Ser o principal grupo de companhias aéreas da América Latina, reconhecido pelo seu compromisso com a responsabilidade social e pelo seu foco em ser justo, empático, transparente e simples (JETS, na sigla em espanhol) nas suas interações com funcionários, clientes e outras partes interessadas importantes.

Valores

Segurança
Garantir, em todos os momentos, a segurança tanto dos funcionários quanto dos clientes.

Atenção às pessoas
preocupar-se genuinamente com as necessidades das pessoas e oferecer uma experiência justa, empática, transparente e simples (JETS, na sigla em espanhol).

Sustentabilidade
Buscar continuamente o equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social para um futuro mais sustentável.

ESTRATÉGIA

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Anualmente, o grupo LATAM realiza um processo de planejamento estratégico transversal, com o objetivo de revisar e definir os objetivos que orientam sua gestão no médio e longo prazo, os quais são apresentados a seguir.

01

Ser um grupo de companhias aéreas dedicado, focado em fornecer a melhor solução para seus clientes

Cultura de indivíduos comprometidos

Maximizar a motivação e o comprometimento dos funcionários para oferecer um serviço atencioso e cordial, aproveitando sua paixão e dedicação para proporcionar atendimento consistente tanto aos passageiros quanto aos clientes de carga.

Cultura de desenvolvimento
Diversidade e Inclusão (D&I)
Eficiência na gestão de talentos

Produto e conectividade únicos

Oferecer a melhor variedade de destinos de, para e dentro da América Latina, proporcionando um programa de fidelidade atrativo e alternativas que atendam aos diversos motivos de viagem dos passageiros. Além disso, oferecer um excelente serviço de transporte de cargas, otimizando os recursos alocados em todo o continente e no mundo.

Rede única
Produto diversificado
Acordos estratégicos

A experiência do cliente como ponto focal

Oferecer um serviço centrado no cliente, garantindo confiabilidade, segurança operacional e fidelização por meio do programa LATAM Pass, aumentando os benefícios para os passageiros.

Experiência completa e personalizada
Investimentos em tecnologia
Confiabilidade

02

Ser um grupo de companhias aéreas financeiramente sólido e saudável

Excelência operacional

Continuar a oferecer operações seguras e sem atritos para funcionários, passageiros e clientes de carga.

Segurança
Pontualidade
Gestão proativa de riscos
Boas relações com os fornecedores.

Desempenho eficiente e uma estrutura de capital ideal

Manter uma estrutura de capital sólida que assegure a sustentabilidade a longo prazo por meio de uma estrutura financeira robusta, operações eficientes e crescimento sustentável.

Eficiência operacional
Indicadores financeiros sólidos

03

Ser um grupo de companhias aéreas que abraça os desafios do futuro

Transformação digital

Promover a digitalização como motor de crescimento, eficiência e fidelização de clientes no grupo LATAM. Transformar a maneira como trabalhamos para impulsionar a transformação digital e sua integração em todas as áreas.

Inovação contínua
Segurança e proteção de dados
Cibersegurança

Ativo social e sustentável

Tornar-se um ator fundamental na promoção do desenvolvimento social, ambiental e econômico nos países onde atua. Além disso, trabalhar para contribuir com o bem-estar das comunidades e do meio ambiente, por meio de parcerias e do estabelecimento de relações duradouras com as diversas partes interessadas.

Estratégia de Sustentabilidade



MODELO DE GERAÇÃO DE VALOR

01 ENTRADAS

O grupo LATAM utiliza capital de diversas naturezas (humano, financeiro, natural, intelectual, social e relacional, e industrial) que servem como insumos para a realização de seus negócios.

- Colaboradores — ***Capital Humano***
- Combustível de aviação — ***Capital Natural***
- Conhecimento da região e do negócio — ***Capital intelectual***
- Licenças de operação e direitos de slots em aeroportos — ***Capital intelectual***
- Sistemas de Gestão (ambiental e de segurança) — ***Capital intelectual***
- Análise (personalização da experiência do cliente) — ***Capital intelectual***

Capital financeiro
- Receitas
- Capital
- Ativos

Capital industrial
- Frota
- Bases de manutenção
- Hangares

Capital social e relacional
- Programas de passageiro frequente
- Marca LATAM
- Relações com as autoridades e a indústria
- Programa “Avião Solidário”

02 ATIVIDADES

O grupo LATAM transforma esses insumos em resultados e impactos por meio de suas atividades. O que fazemos e como o fazemos.

Governança e Gestão
- Ética
- Responsabilidade financeira
- Segurança e eficiência
- Desenvolvimento de funcionários

Sustentabilidade
- Gestão ambiental
- Mudanças climáticas
- Economia Circular
- Valor Compartilhado

Orientação para o Cliente
- Experiência digital e inovação
- Modelo de vendas flexível
- Acordos e parcerias comerciais
- Programas de fidelidade

03 RESULTADOS

Materialização do trabalho: Os resultados são a dimensão mais visível da operação.

- Resultados financeiros
- Excelência operacional
- Ampla rede de distribuição
- Diversidade da base de Cliente
- Oportunidades de saúde e desenvolvimento organizacional

04 IMPACTOS

O valor agregado do grupo LATAM reside em sua capacidade de gerar impactos positivos duradouros para os negócios e seus stakeholders.

Para a América Latina
Diferentes perfis e segmentos de clientes, bem como diversificação de receitas.

Proposta de valor centrada no cliente

Para as partes interessadas
Oferecemos soluções adaptadas a diferentes necessidades e expectativas, além de autonomia e liberdade de escolha.

- Participação de mercado na região — ***Conectividade*** — Mobilidade e dinamismo econômico
- Confiabilidade — ***Segurança*** — Confiança
- Vantagem competitiva e redução de custos — ***Ecoeficiência*** — Economia baseada em recursos naturais e menor impacto ambiental e sonoro.
- Partilha de conhecimento, desenvolvimento da indústria e conformidade — ***Diálogo estratégico*** — Construção conjunta e temas de interesse dos diversos públicos
- Para ser um ator relevante na sociedade, ter uma identidade e um propósito — ***Compromisso com a região*** — Desenvolvimento econômico, fortalecimento social e cuidado com o meio ambiente

UMA VIAGEM PELA HISTÓRIA

NCG 519: 2.2 INFORMAÇÕES HISTÓRICAS

A história do grupo LATAM começou há mais de 95 anos no Chile, crescendo até se tornar o principal grupo de companhias aéreas da América Latina. Abaixo, um resumo dos marcos mais significativos de sua história.

1929

Fundação da LAN Línea Aérea Nacional de Chile (LAN) pelo Comandante Arturo Merino Benitez.

1947

LAN fez seu primeiro voo internacional para Buenos Aires (Argentina) e, mais tarde, em 1958, iniciou operações em Miami (Estados Unidos).

1961

Criação do Táxi Aéreo Marília (TAM), por cinco pilotos de voo fretado.

1970

LAN começa a oferecer voos para a Europa.

1975

Estabelecimento da TAM Transportes Aéreos Regionais pelo Comandante Rolim Adolfo Amaro.

1985

Após sua criação através da CORFO, a LAN é transformada em uma corporação (LAN Chile).

1986

TAM adquire a VOTEC (Brasil Central Linhas Aéreas), outra companhia aérea regional que operava nas regiões norte e centro do Brasil.

1990

Brasil Central passa a se chamar TAM (Transportes Aéreos Meridionais).

1994

A privatização da LAN Chile é concluída com a aquisição de 98,7% da empresa por acionistas privados.

1996

TAM compra a companhia aérea Lapsa do governo paraguaio e cria a TAM Mercosur, inaugurando a rota São Paulo (Brasil) - Assunção (Paraguai).

1997

LAN Chile lista publicamente suas ações na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), tornando-se a primeira companhia aérea latino-americana a negociar no American Depositary Receipts (ADRs).

1999

Começa o processo de expansão da LAN Chile: início da LAN Peru.

2000

LAN Chile se junta à oneworld®, uma aliança de quatorze companhias aéreas comerciais.

2001

Inauguração do terminal de cargas em Miami (Estados Unidos). Da mesma forma, a TAM inaugura o Centro de Tecnologia e Academia de Serviços em São Paulo (Brasil).

2003

Continua o processo de expansão da LAN Chile: início da LAN Equador.

2004

Mudança de Imagem Corporativa: LAN Chile se torna LAN Airlines, que lança a nova classe executiva para voos para Paris (França) e Miami (Estados Unidos). Enquanto isso, a TAM começa a voar para Santiago (Chile).

2005

LAN Airlines avança em sua expansão regional com o lançamento da LAN Argentina, enquanto a TAM é listada na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) e anuncia voos para Buenos Aires e Nova York.

2006

TAM é listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE).

2007

LAN Airlines recebe um aumento de capital de US$ 320 milhões e implementa o modelo de baixo custo nos mercados domésticos.

2009

Início das operações de carga na Colômbia e de passageiros no mercado doméstico pela LATAM Airlines Equador. Além disso, a TAM lança o programa de milhas “Multiplus”.

2010

LAN Airlines adquire a companhia aérea colombiana Aires e a TAM se junta oficialmente à Star Alliance, aliança de companhias aéreas fundada em 1997.

2012

Após a assinatura de um acordo vinculativo entre a LAN Airlines e a TAM em 2011, a LATAM Airlines Group S.A. foi criada. Após esse marco, 2,9 milhões de ações foram emitidas.

2013

LATAM Airlines Group S.A. realiza aumento de capital de US$ 940,5 milhões.

2014

TAM se une à oneworld®, tornando a oneworld® a aliança global do grupo LATAM.

2016

Aumento de capital de US$ 608 milhões, com o qual a Qatar Airways adquire 9,999999918% do total de ações subscritas e pagas do grupo LATAM.

2019

Anúncio de um acordo estratégico com a Delta Air Lines para fornecer mais e melhores opções aos passageiros por meio de uma rede complementar de conexões entre a América Latina e a América do Norte. Por sua vez, o grupo LATAM anuncia sua saída da aliança oneworld® a partir de 1º de maio de 2020, para começar a oferecer milhas/benefícios com companhias aéreas com as quais possui algum tipo de parceria.

2020

Devido à redução das operações em decorrência da pandemia da COVID-19, o grupo LATAM entra no processo de reorganização financeira sob o Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos e obtém acesso a até USD$ 2,45 bilhões em financiamento de devedor em posse (DIP). Além disso, a unidade de E-Business é lançada, com o objetivo de melhorar a experiência digital do cliente. Também são desenvolvidas iniciativas para apoiar o combate à COVID-19 na América do Sul.

2021

Lançamento da nova Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM e divulgação do plano de negócios para os próximos cinco anos do grupo (2022-2027), bem como do seu plano de reorganização dentro do contexto do Capítulo 11 da Lei de Falências dos EUA.

2022

O grupo LATAM sai com sucesso do Capítulo 11 da Lei de Falências dos Estados Unidos. Por sua vez, a joint venture com a Delta Air Lines, que se aplica aos mercados do Brasil, Canadá, Chile, Colômbia, Estados Unidos, Paraguai, Peru e Uruguai, é oficializada.

2023

O grupo LATAM concluiu o processo de transformação de sua frota narrow-body, implementando os mais recentes padrões de cabine para atender diferentes segmentos de clientes. Além disso, reduziu os plásticos de uso único em 97%, o equivalente a 1.700 toneladas. Já a a joint venture com a Delta Air Lines foi expandida para incluir as afiliadas do Equador e de carga.

2024

LATAM Airlines Group S.A. implementou a reabertura e relistagem de seu programa de American Depositary Shares (ADRs) na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE), após uma oferta secundária de US$ 456 milhões.

Além disso, refinanciou parte de sua dívida não relacionada à frota, reduzindo a taxa de juros para 7,785%.

2025

Durante o ano de 2025, os acionistas aprovaram uma redução do capital subscrito e integralizado da Companhia por meio do cancelamento de ações adquiridas em decorrência da execução de dois programas de recompra de ações, representando 5% do capital subscrito e integralizado da Companhia.

Em 2025, a LATAM concluiu o refinanciamento da parcela final de sua dívida relacionada à saída do processo de recuperação judicial (Chapter 11). A empresa emitiu US$ 800 milhões em títulos com taxa de juros de 7,625% e vencimento em 2031. Os recursos foram utilizados principalmente para o pagamento antecipado integral de US$ 700 milhões em títulos com vencimento em 2029 (13,375%).

Além disso, a geografia da Argentina foi incorporada ao escopo do acordo de joint venture com a Delta Air Lines.

PRÊMIOS E RECONHECIMENTOS

Prêmio mundial de companhias aéreas | SKYTRAX

O grupo LATAM foi reconhecido no World Companhia aérea Awards de 2025 — conhecido como o "Oscar da indústria da aviação" — como a "Melhor Companhia aérea da América do Sul" pela sexta vez e, pelo quarto ano consecutivo, por ter a "Melhor Equipe de Funcionários de uma Companhia aérea da América do Sul".

Além disso, recebeu outros prêmios notáveis, incluindo " Companhia aérea Mais Limpa da América do Sul", "Melhor Classe Executiva da América do Sul", "Melhor Serviço de Bordo em Classe Executiva da América do Sul", "Melhor Classe Econômica da América do Sul", "Melhor Tripulação de Cabine da América do Sul" e "Melhor Sala VIP de Classe Executiva da América do Sul" (LATAM Lounge, Santiago, Chile).

Classificações APEX

Pela quarta vez consecutiva, o grupo LATAM recebeu a classificação mais alta na categoria de companhias aéreas globais do ranking APEX: " Companhia aérea Global Cinco Estrelas".

A classificação é baseada exclusivamente no feedback e nas avaliações dos passageiros, coletadas por meio da parceria da APEX com o TripIt® da Concur®, o aplicativo de organização de viagens com a melhor avaliação do mundo.

Prêmios APEX Best

Na cerimônia do APEX Best Awards 2025, realizada em Dublin, na Irlanda, o grupo LATAM foi reconhecido como a "Melhor Companhia aérea da América do Sul", um prêmio baseado em votos de mais de um milhão de passageiros de 600 companhias aéreas no TripIt, um dos principais aplicativos de organização de viagens do mundo

Prêmio mundial de viagens (WTA)

A introdução de novas suítes de Classe Executiva, o maior lounge da América do Sul e a incorporação de novas tecnologias em toda a experiência de viagem foram alguns dos motivos pelos quais os passageiros escolheram a LATAM Airlines, pelo décimo ano consecutivo, como a " Companhia aérea Líder da América do Sul em 2025" no World Travel Awards.

Além disso, a companhia aérea foi reconhecida na categoria "Melhor Sala VIP da Região", graças ao seu espaço exclusivo para passageiros no Aeroporto Internacional de Santiago, o maior da América do Sul e um dos mais valorizados pelos clientes.

Prêmio mundial de viagens de luxo

Hóspedes, viajantes e profissionais do setor elegeram o lounge da LATAM em Santiago, Chile, como o melhor da região ("VIP Airport Lounge – Vencedor Regional") no World Luxury Travel Awards, a mesma organização por trás do prestigiado World Travel Awards, que reconhece a excelência no setor global de viagens de luxo por meio de votação.

Prêmio de leitores da pax international

O Prêmio PAX Readership 2025 reconhece a experiência a bordo e é organizado pelas revistas PAX International e PAX Tech para homenagear conquistas em áreas como serviço de bordo, tecnologia, comodidades e muito mais. Os vencedores são selecionados exclusivamente pelos leitores das publicações, que têm experiência direta com os produtos e serviços das companhias aéreas.

Na edição de 2025 do PAX Readership Awards, a América Latina venceu nas seguintes categorias:

- O melhor em entretenimento e conectividade a bordo.
- Melhor interior de cabine
- O melhor serviço de catering Companhia aérea da América do Sul
- Melhor sala VIP da América do Sul (Santiago, Chile)

TheDesignAir

Em 2025, a LATAM foi reconhecida como a " Companhia aérea com o Melhor Design da América do Sul" e, pela primeira vez, como a "Marca que Mais Evoluiu" no TheDesignAir™ Awards, um evento anual organizado pelo mesmo site, com foco em design de aviação e experiência do passageiro.

Prêmios de notícias de carga aérea

O LATAM Carga Group foi reconhecido no Air Carga News Awards de 2025 como " Companhia aérea de Carga do Ano", tornando-se a primeira companhia aérea de carga sul-americana a receber essa distinção.

Prêmio mundial de carga aérea

O LATAM Carga Group foi reconhecido com o "Air Carga Indústria Pharmaceutical Award" pela excelência de suas operações farmacêuticas, apoiadas por uma infraestrutura especializada de cadeia de frio e certificações CEIV Pharma. Este reconhecimento soma-se à expansão de sua rede e ao desenvolvimento de soluções inovadoras que garantem a integridade do produto de ponta a ponta.

Merco Chile

Em 2025, o Merco Chile classificou o grupo LATAM entre as três organizações com melhor reputação no país, ficando em segundo lugar.

Além disso, foi reconhecida como a segunda melhor empresa no ranking Merco Talento Chile 2025, destacando sua capacidade de atrair e reter talentos.

Desempenho da avaliação de sustentabilidade corporativa (CSA) 2025

Em 2025, o LATAM Airlines Group alcançou uma pontuação de 77 na Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA) da S&P Global, um aumento de 10 pontos em comparação com o ano anterior, o que o coloca no 92º percentil da indústria aérea global.

Como resultado desse desempenho, o grupo foi reconhecido como um dos Melhores Desempenhos em Sustentabilidade de 2025, classificando-se como a quinta melhor companhia aérea global em desempenho de sustentabilidade e a mais bem classificada nas Américas, de acordo com os resultados publicados em 15 de janeiro de 2026.

A empresa também foi reconhecida como Indústria Mover 2025, um prêmio que destaca as empresas com uma das melhorias anuais mais significativas em seu setor.

Anuário Global de Sustentabilidade da S&P

Em 2026, o LATAM Airlines Group foi novamente incluído no Anuário de Sustentabilidade da S&P Global, uma publicação que reconhece as empresas que se classificam no nível mais alto de seu setor em desempenho de sustentabilidade.

A inclusão no Anuário de Sustentabilidade baseia-se nos resultados obtidos no CSA 2025 e segue os critérios metodológicos definidos pela S&P Global para cada setor. Nesta edição, apenas oito companhias aéreas em todo o mundo foram incluídas.



NOSSO NEGÓCIO

03

23 *CONTEXTO DA INDÚSTRIA*

24 *RESULTADOS FINANCEIROS*

27 *PERFIL DA DÍVIDA*

28 *PLANO DE INVESTIMENTO*

30 *INFORMAÇÕES SOBRE O MERCADO DE AÇÕES*



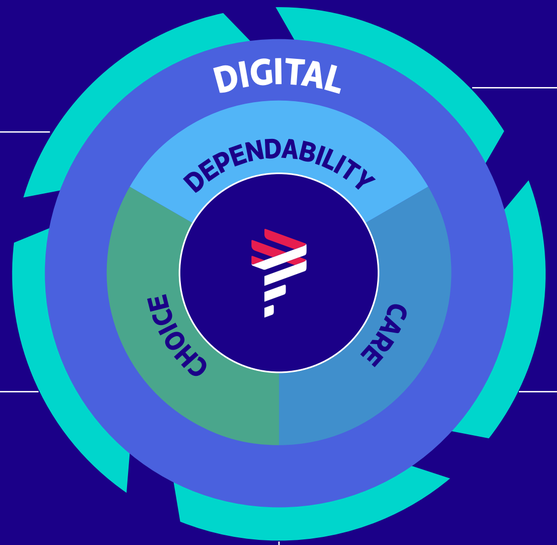
Um círculo virtuoso para *um crescimento lucrativo e sustentável*

FOCO NA EFICIÊNCIA DE CUSTOS

A melhoria contínua dos custos como fator impulsionador da competitividade sustentável.

RECEITAS PREMIUM

Guiados pela experiência e pela oferta de produtos que nossos clientes realmente valorizam.



TRABALHAR COM PROPÓSITO

Cultura apaixonada e comprometida, focada nas pessoas, no cliente e no meio. ambiente.

ESTRUTURA FINANCEIRA SÓLIDA

Uma base financeira sólida que permita a sustentabilidade a longo. prazo.

ENTREGAR UM PRODUTO EXCEPCIONAL

Obsessão pela execução e produtos personalizados para todos os clientes, oferecendo-lhes opções e uma melhor experiência.

CONTEXTO DA INDÚSTRIA

NCG 519: 6.2.VIII NEGÓCIOS

Em 2025, o setor da aviação nas Américas continuou crescendo, registrando seu melhor início de ano desde o início da pandemia. Esse desempenho foi impulsionado pela reativação de rotas, pelo aumento do turismo e por diversas políticas implementadas ao longo do período. Em particular, a América Latina destacou-se pelo crescimento sustentado, refletido em um maior número de voos intrarregionais e na expansão da oferta e da capacidade aérea.

Nesse contexto, a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) estimou que, durante o ano de 2025, o tráfego de passageiros, medido em RPK (quilômetros de passageiros pagos), aumentou em aproximadamente 5,3% em comparação com 2024.

Em relação ao comportamento dos passageiros, a Pesquisa Global de Passageiros da IATA de 2025 revelou uma crescente preferência pelo uso de ferramentas móveis e digitais para reservar e gerenciar voos, bem como para a interação direta com as companhias aéreas por meio dessas plataformas. A demanda por serviços premium permaneceu robusta na região, especialmente para voos de longa distância. Essa tendência foi reforçada pela digitalização dos serviços e pelo fortalecimento dos programas de fidelidade para passageiros.

Oportunidades

As principais oportunidades estratégicas identificadas para a indústria da aviação permaneceram válidas ao longo de 2025. O fortalecimento da conectividade entre os principais mercados da América Latina e o resto do mundo continuou sendo uma oportunidade significativa para o setor, impulsionado pelo posicionamento da região como um centro global alternativo.

Além disso, os preços dos combustíveis continuaram sua tendência de queda. De acordo com estimativas da IATA, os custos operacionais relacionados ao combustível diminuíram de 28,9% em 2024 para 25,8% em 2025, o que ajudou a aliviar parcialmente a estrutura de custos das companhias aéreas.

Por fim, em nível global, o setor continuou avançando na digitalização e na personalização de serviços, impactando positivamente a satisfação e a fidelização dos passageiros. Nesse aspecto, a América Latina e o Caribe se posicionaram como uma das regiões com maior adoção de identidade digital e tecnologias aplicadas à experiência do passageiro.

Desafios

Em 2025, a indústria da aviação enfrentou uma série de desafios significativos que impactaram seu desempenho. Entre eles, a IATA destacou os atrasos na entrega de aeronaves e a escassez de peças e motores, que afetaram os programas de manutenção e a gestão de frotas, principalmente no contexto de aeronaves mais antigas.

Além disso, a incerteza macroeconômica e as flutuações em variáveis como o crescimento econômico, juntamente com políticas fiscais e monetárias restritivas em alguns mercados, continuaram a afetar tanto a demanda por viagens quanto os custos operacionais.

+7,1%

A IATA projeta um crescimento de 7,1% no tráfego aéreo na América Latina para 2026.

Além disso, as limitações da infraestrutura aeroportuária em vários países da região, que geraram episódios de congestionamento e afetaram a eficiência operacional, também representam um desafio, conforme observado pela IATA no final de 2024.

Por fim, os critérios ambientais, sociais e de governança (ESG) continuaram a representar um desafio significativo para o setor, em um contexto de regulamentações cada vez mais rigorosas. Em particular, a disponibilidade limitada de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) na região foi identificada como um dos principais desafios de longo prazo, dada a falta de projetos locais para o seu desenvolvimento.

Expectativas

As perspectivas para o setor da aviação até 2026 permanecem positivas. De acordo com estimativas publicadas pela IATA, o crescimento do tráfego aéreo global, medido em RPKs (passageiros-quilômetro pagos), está projetado em aproximadamente 4,9%. Para a América Latina, as projeções apontam para um crescimento ainda maior, com um aumento estimado de 7,1% no tráfego aéreo.

Em paralelo, o segmento de carga aérea continuaria a consolidar sua expansão, impulsionado pela crescente demanda associada ao comércio eletrônico e ao transporte de mercadorias vinculado ao desenvolvimento tecnológico e à inteligência artificial.

RESULTADOS FINANCEIROS

2025 foi um ano de sólido desempenho financeiro para o grupo LATAM, caracterizado pela capacidade de crescer com rentabilidade, resultando na expansão das margens e refletindo o bom desempenho no lucro líquido.

Receitas totais

US$14,5
BILHÕES

+11,2%
em relação ao ano anterior

Lucro líquido

US$1,5
BILHÕES

+49.4%
em relação ao ano anterior

Passageiro CASK ex-combustível

4,4
CENTAVOS DE DÓLAR

Alavancagem líquida ajustada

1,5x

EBITDAR ajustado

US$4,1
BILHÕES

+31,6%
em relação ao ano anterior

Liquidez

25,7%
DAS RECEITAS DOS ÚLTIMOS DOZE MESES (LTM)

Em 2025, o fluxo de caixa operacional ajustado atingiu US$ 3,3 bilhões, impulsionado por um sólido desempenho operacional e financeiro. Essa geração de caixa permitiu que o grupo financiasse integralmente as necessidades de seus negócios. Como resultado, o grupo LATAM gerou aproximadamente US$ 1,4 bilhão em caixa após o cumprimento de todos os compromissos operacionais.

Ao longo do ano, o Grupo LATAM Airlines executou diversas iniciativas de alocação de capital e, ainda assim, gerou fluxo de caixa positivo em 2025, demonstrando sua capacidade de investir no negócio, cumprir suas principais obrigações e, ao mesmo tempo, alocar capital para iniciativas adicionais, tudo dentro dos limites definidos por sua Política Financeira.



Alocação disciplinada de capital

US$1,5 BILHÃO
CapEx de financiamento

US$585 MILHÕES
2 programas de recompra de ações

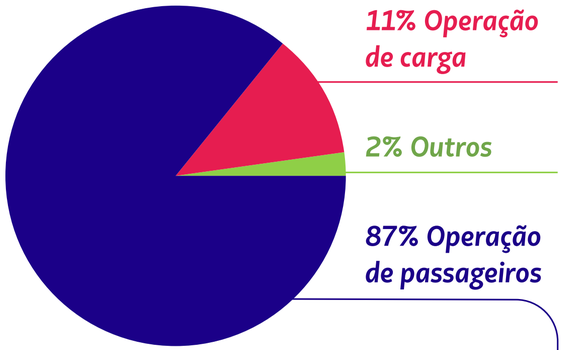
US$293 MILHÕES
dividendos mínimos de 30%

US$400 MILHÕES
Dividendos provisórios



Diversificação *de receitas*

Por segmento de negócios (% da receita do grupo LATAM)



Receita de passageiros por segmento

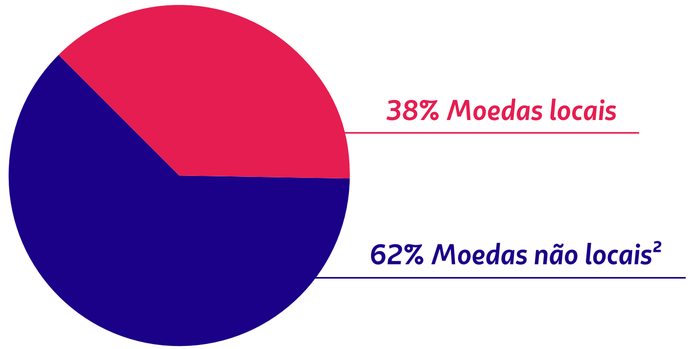


48% *Internacional*

33% *Brasil doméstico*

19% *SSC[1] doméstico*

Por tipo de moeda



[1] *Acrônimo que significa "países de língua espanhola" e se refere ao Chile, Colômbia, Equador e Peru.*
[2] *Incluindo receitas em dólares, euros e moedas indexadas ou atreladas ao dólar americano. Além disso, considera receitas com taxas indexadas ou denominadas em dólares americanos, euros e moedas indexadas ou atreladas ao dólar americano.*

Indicadores financeiros históricos (US$ MIL)	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Receitas operacionais	*9,516,807*	*11,789,182*	*13,033,712*	*14,494,990*
Custos operacionais 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*
margem operacional ajustada	*1.4%*	*11.3%*	*12.7%*	*16.2%*
Lucro líquido[1]	*(341)*	*581,550*	*976,972*	*1,459,984*
Margem de Lucro líquido	*(3.6)%*	*4.9%*	*7.5%*	*10.1%*
EBITDAR ajustado	*1,314,379*	*2,533,274*	*3,107,878*	*4,091,049*
Margem EBITDAR	*13.8%*	*21.5%*	*23.8%*	*28.2%*
Liquidez como % da receita[2]	*24.3%*	*23.9%*	*27.1%*	*25.7%*
Alavancagem líquida ajustada[3]	*4,0x*	*2,1x*	*1,7x*	*1.5x*

Valor econômico gerado e distribuído[4] (US$ MIL)

GRI 201-1	**2025**
a) Valor econômico direto gerado (rendimentos, investimentos financeiros, venda de ativos)	*14,641,265*
b) Valor econômico distribuído	*13,615,699*
Custos operacionais	*10,360,016*
Salários e benefícios dos funcionários	*1,941,121*
Pagamento aos fornecedores de capital (pagamento de juros aos credores e distribuição de dividendos)	*1,159,411*
Pagamentos ao governo (impostos)	*155,057*
Investimentos na comunidade	*94*
b) Valor econômico retido (a–b)	*1,025,566*

N/S: Não significativo.
[1] Lucro líquido atribuível aos proprietários da empresa controladora. Para o ano completo de 2022, exclui o impacto contábil positivo de US$ 1,68 bilhão no lucro líquido, resultante da saída do Capítulo 11.
[2] A Liquidez foi calculada como caixa e equivalentes de caixa e linhas de crédito rotativo de US$ 1,575 bilhão, divididos pela receita dos últimos 12 meses.
[3] Dívida líquida ajustada/ EBITDAR ajustado (últimos 12 meses).
[4] Este indicador fornece uma visão geral de como uma organização gera valor para seus stakeholders.

Mais informações
Fatores de risco (página 257).



PERFIL DA DÍVIDA

É importante destacar que a LATAM terá oportunidades em outubro de 2026 (para os títulos com vencimento em 2030) e julho de 2027 (para os títulos com vencimento em 2031) para reestruturar seu perfil de vencimento da dívida e continuar otimizando sua estrutura de endividamento. O objetivo da empresa é continuar trabalhando para otimizar seu perfil de vencimento da dívida e reduzir a taxa de juros.

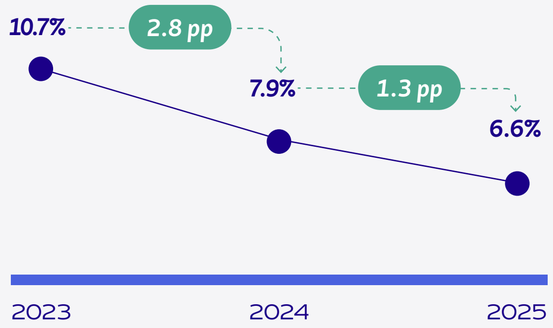
Otimização contínua do custo de capital e do perfil de endividamento.

Em linha com sua estratégia eficiente de alocação de capital e esforços para reduzir as despesas com juros, a LATAM Airlines Group S.A. liquidou integralmente a dívida com juros elevados originada em 2022, contraída no contexto de sua recuperação judicial (Chapter 11). Após refinanciar a primeira parcela dessa dívida em 2024, a Companhia concluiu o refinanciamento da parcela restante em 2025.

Em julho de 2025, a LATAM concluiu o refinanciamento desta última parcela com a emissão de US$ 800 milhões em títulos seniores garantidos no mercado internacional, com cupom de 7,625% e vencimento em 2031. Os recursos obtidos foram alocados para o pagamento antecipado integral de US$ 700 milhões em títulos com cupom elevado de 13,375% e vencimento em 2029, o que implicou uma redução na taxa de juros de mais de 570 pontos-base.

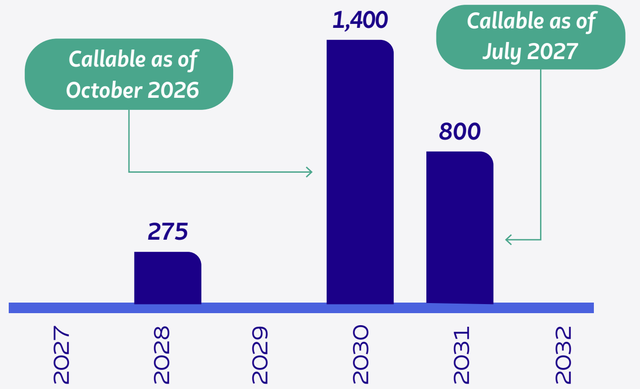
Este refinanciamento, juntamente com o realizado em 2024, permitiu à LATAM Airlines Group S.A. reduzir o seu custo médio ponderado da dívida para 6,6%, o que se traduz numa poupança significativa nas despesas com juros.

Custo médio ponderado da dívida (CMPD)



Perfil de amortização da dívida financeira não relacionada à frota

(US$ MILLIONS)



PLANO DE INVESTIMENTO

NCG 519: 4.3 PLANOS DE INVESTIMENTO

Despesas de capital totais líquidas de financiamento

O Investimento Total em Ativos Líquido de Financiamento é definido como o investimento total em ativos incorrido pela empresa para a aquisição, manutenção ou melhoria de ativos estratégicos, líquido de qualquer financiamento de terceiros especificamente utilizado para esses fins. Essa métrica reflete diretamente os fluxos de caixa desembolsados para essas atividades.

Este valor é calculado como a soma do investimento de capital (CapEx) em manutenção e do investimento de capital (CapEx) para crescimento e frota, líquido de financiamento. A definição de cada item é a seguinte:

CapEx de manutenção

Inclui principalmente visitas à oficina de motores, revisões C de aeronaves e reabastecimento de peças para operações existentes, bem como CapEx associadas a projetos de frota que não contribuem com capacidade adicional para as operações do grupo ou adicionam novos recursos ao produto oferecido atualmente.

CapEx para crescimento e frota líquida de financiamento

Inclui CapEx) associadas a peças sobressalentes e motores adicionais, visitas à oficina de motores, verificações C de aeronaves e reabastecimento de peças para operações adicionais, pagamentos pré-entrega (PDPs), projetos de frota que contribuem com capacidade adicional ou novos recursos para o produto oferecido existente e certos outros projetos estratégicos que agregam valor, além de chegadas de frota, líquidos de seus respectivos financiamentos.

A divisão entre CapEx de manutenção e CapEx para crescimento e Frota é calculada internamente com base nos diferentes investimentos estratégicos da empresa. Essa divisão não é de domínio público.

O total das despesas de capital do Grupo LATAM Airlines, líquido de financiamento, pode ser conciliado pelas seguintes linhas: Aquisição de Imobilizado, Aquisição de Ativos Intangíveis, capitalização de manutenção arrendada, juntamente com o impacto líquido de financiamento e outras contas. A conciliação dessa métrica pode ser encontrada na publicação trimestral de Resultados.

A empresa fornece uma atualização trimestral dessa métrica por meio de seu relatório de resultados, na seção de fluxo de caixa livre ajustado do documento.

Despesas de capital históricas até 31 de dezembro de 2025 (milhões de dólares)	**2023**	**2024**	**2025**
CapEx de manutenção	*(703)*	*(618)*	*(782)*
CapEx de crescimento e CapEx para Frota , líquidos de financiamento.	*(467)*	*(922)*	*(672)*
CapEx total líquido de financiamento	***(1,170)***	***(1,540)***	***(1,454)***

Despesas de capital estimadas por ano, em 31 de dezembro de 2025[1] (milhões de dólares)	**2026**	**2027**	**2028**
CapEx total líquido de financiamento	*(1,692)*	*(1,714)*	*(1,739)*

[1] *Sujeito a alterações e pode diferir dos gastos de capital reais.*

Compromissos da frota

O total dos compromissos de frota é calculado utilizando o preço de compra da LATAM junto aos fabricantes e o valor presente dos compromissos de aeronaves a serem recebidas das locadoras como arrendamentos operacionais, de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS 16). Esses valores de compromisso de frota são calculados com base nos compromissos de frota consistentes com as chegadas de aeronaves consideradas no plano de frota publicado nos Relatórios de Resultados Trimestrais, que se baseiam nas melhores estimativas de chegadas de aeronaves, tanto dos fabricantes quanto das locadoras.

Cabe ressaltar que, em geral, a LATAM avalia alternativas de financiamento para cumprir seus compromissos com a frota e, portanto, os valores apresentados não indicam necessariamente uma saída de caixa.

Aeronave que chegam sob um contrato de leasing operacional não representam uma saída de caixa imediata, mas sim o reconhecimento de um ativo de direito de uso e um passivo de leasing. Por outro lado, aeronaves que chegam sob um contrato de leasing financeiro representam uma saída de caixa equivalente ao custo da aeronave, líquido do financiamento total obtido. Essa saída de caixa decorrente de aeronaves que chegam sob contratos de leasing financeiro está incluída no investimento de capital (CapEx) total, líquido do financiamento.

Compromissos de Frota por ano *A partir de 31 de Dezembro DE 2025*

US$ 2,112 MILHÕES

En 2026

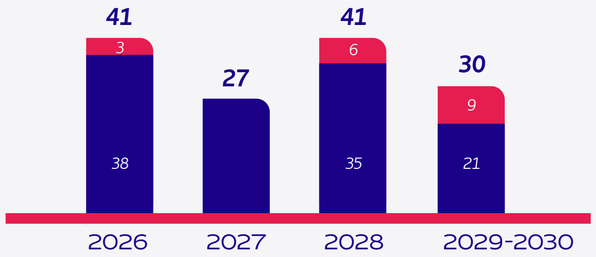
US$ 1,290 MILHÃO

En 2027

US$ 3,587 MILHÕES

En 2028

Livro de *Encomendas*[1]



[1] *Essas ordens de compra incluem entregas programadas correspondentes aos contratos de compra do grupo LATAM e compromissos atualizados com locadores, divulgados nas demonstrações financeiras do grupo LATAM para o ano de 2025. Elas também levam em consideração as melhores estimativas do grupo LATAM para as chegadas confirmadas.*

INFORMAÇÕES SOBRE AÇÕES

Presença no mercado de Ação

Santiago 100%
Nova Iorque 100%

NCG 519: 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

A LATAM Airlines Group S.A. é uma empresa de capital aberto cujas ações estão registradas na Comissão para o Mercado Financeiro (CMF). Suas ações são negociadas no Chile na Bolsa de Santiago (SSE) e na Bolsa Eletrônica do Chile (BEC), e no mercado internacional por meio de seu programa de American Depositary Receipts (ADRs) na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE).

2025	Número de ações negociadas	Preço médio	Valor total negociado (média trimestral)
Volumes de negociação por trimestre – Ação locais (Bolsa de Ação de Santiago)	Milhões	CLP	Milhões de dólares
Primeiro trimestre	75,740	14.7	18.5
Segundo trimestre	109,650	16.5	31.1
Terceiro trimestre	189,770	21.7	69.3
Quarto trimestre	100,160	22.2	37.6
Volumes de negociação por trimestre – ADRs (Bolsa de Ação de Nova York)	Milhões	USD	Milhões de dólares
Primeiro trimestre	20.83	30.5	10.8
Segundo trimestre	45.11	34.1	25.9
Terceiro trimestre	96.14	45.0	68.6
Quarto trimestre	55.61	47.3	40.9





GOVERNANÇA CORPORATIVA

04

33 *ESTRUTURA DE PROPRIEDADE*

39 *CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO*

48 *ORGANOGRAMA*

49 *PRINCIPAIS EXECUTIVOS*

54 *DIRETRIZES CORPORATIVAS*

68 *ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS*

71 *POLÍTICAS FINANCEIRAS*

Componentes da governança corporativa

NCG 519: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.3.I COMITÊS DO CONSELHO
GRI 2-9, 2-23

Comitês

Comitê de diretores

Supervisão, monitoramento e recomendações ao Conselho sobre os assuntos que lhe são atribuídos por lei. (Comitê exigido pela legislação chilena.)

Comitê de auditoria

Supervisão, monitoramento e recomendações ao Conselho sobre os assuntos que lhe são atribuídos por lei. (Comitê exigido pela regulamentação dos Estados Unidos.)

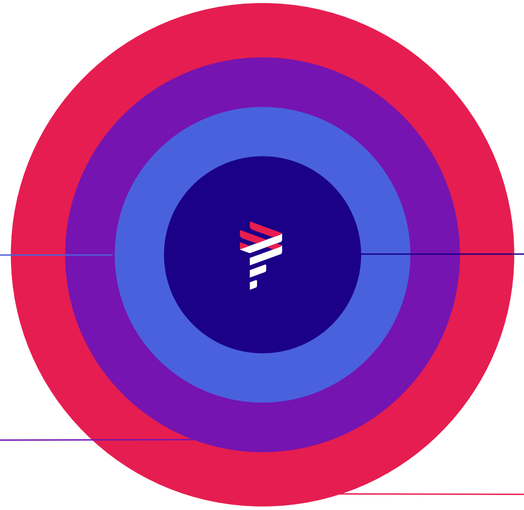
Subcomitês

Subcomitê de finanças

Supervisão e recomendações ao Conselho de Administração relativas ao desempenho financeiro.

Subcomitê de estratégia e sustentabilidade

Análise, recomendações ao Conselho de Administração e deliberações estratégicas, bem como supervisão de temas de sustentabilidade.



Subcomitê de liderança

Análise e recomendações ao Conselho de Administração relativas à estrutura organizacional e à política de remuneração.

Conselho de administração

- Composto por nove membros efetivos, com uma vaga atualmente em aberto.
- Define e supervisiona as diretrizes estratégicas.
- É eleito pela Assembleia Geral de Acionistas, por meio de voto cumulativo[1].

Os executivos

- Comitê Executivo composto pelos principais executivos da Companhia.
- Implementa as diretrizes estratégicas.

[1] *Mechanism for electing Board members that seeks to favor the representation of minority shareholders.*

ESTRUTURA DE PROPRIEDADE

NCG 519: 2.3.1 SITUAÇÃO DE CONTROLE, 2.3.4.I E 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS, E 2.3.5 OUTROS VALORES

O Grupo LATAM Airlines S.A. precisa manter um nível adequado de capitalização que lhe permita acessar os mercados financeiros de forma eficiente e, consequentemente, desenvolver seus objetivos de médio e longo prazo, otimizando o retorno aos acionistas e preservando uma posição financeira sólida.

Nesse contexto, em 31 de dezembro de 2025, o capital social da LATAM Airlines Group S.A. atingiu US$ 4.418.152.114,78, dividido em 574.219.895.457 ações ordinárias, sem valor nominal. Desse montante, US$ 4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 ações, estão integralmente subscritos e pagos; e o saldo remanescente de US$ 42.398, representado por 3.911.748 ações, destina-se exclusivamente à subscrição e à integralização das Obrigações Conversíveis emitidas em conformidade com o acordo firmado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas de 5 de julho de 2022, que aguardam conversão. Portanto, em consequência do cancelamento de ações da Companhia representando 5% do capital subscrito e integralizado, aprovado pelos acionistas após os programas de recompra de ações, ao final do exercício social de 2025 a Companhia possuía 574.215.983.709 ações em circulação e 2.061 acionistas.

Cabe ressaltar que a Companhia não possui nenhuma série especial de ações nem ações preferenciais. Consequentemente, a forma dos certificados de ações, sua emissão, troca, cancelamento, perda, substituição e demais circunstâncias, bem como a transferência de ações, são regidas pelas disposições da Lei das Sociedades Anônimas do Chile e por seus regulamentos.



O Grupo LATAM Airlines S.A. precisa manter um nível adequado de capitalização que lhe permita acessar os mercados financeiros de forma eficiente e, consequentemente, desenvolver seus objetivos.

Assembleias de acionistas

17 de março de 2025

Na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 17 de março de 2025, os acionistas aprovaram um programa de aquisição de ações próprias, nos termos dos artigos 27 A a 27 C e demais disposições aplicáveis da Lei das Sociedades Comerciais do Chile (o "Programa de Março"), correspondente a até 1,6% do total de ações ordinárias em circulação, equivalente a 9.671.006.041 ações ordinárias naquela data, a ser executado até a conclusão da aquisição do percentual máximo ou em um prazo de 18 meses, a depender das condições de mercado. O Programa de Março foi aprovado com o objetivo de distribuir recursos aos acionistas e investir em ações próprias. Na assembleia, o Conselho de Administração foi autorizado, entre outras medidas, a fixar o preço mínimo e máximo de aquisição das ações ordinárias no âmbito do Programa de Março, podendo modificar essa determinação quantas vezes julgasse necessário, e recebeu autorização para realizar a aquisição das ações por meio de sistemas de bolsa de valores que permitissem a aquisição proporcional das ações.

26 de junho de 2025

Na Assembleia Geral Extraordinária realizada em 26 de junho de 2025, os acionistas aprovaram um novo programa de recompra de ações (o "Programa de Junho") para até 3,4% do total de ações ordinárias em circulação, equivalente a 20.550.887.837 ações ordinárias naquela data, a ser executado até que o percentual total aprovado seja atingido ou dentro do prazo máximo de 18 meses, sujeito às condições de mercado. O Programa de Junho foi aprovado com o objetivo de retornar capital aos acionistas e investir em ações próprias. Na assembleia, o Conselho de Administração foi autorizado, entre outras medidas, a determinar o preço mínimo e máximo de compra, modificar essa faixa quantas vezes julgasse necessário, bem como a executar as transações na bolsa de valores por meio de sistemas que permitam a aquisição proporcional das ações.

17 de outubro de 2025

Na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia realizada em 17 de outubro de 2025, foi deliberado, entre outras medidas, o cancelamento antecipado de 30.221.893.878 ações da Companhia (com a consequente redução do capital social no valor de US$ 585.424.212), adquiridas pela Companhia no âmbito dos programas de recompra de ações aprovados nas Assembleias Gerais Extraordinárias convocadas em 17 de março e 26 de junho de 2025.

Assim, o capital social foi reduzido do montante de US$ 5.003.576.326,78, dividido em 604.441.789.335 ações, da mesma e única série, sem valor nominal, para o montante de US$ 4.418.152.114,78, dividido em 574.219.895.457 ações, da mesma e única série, sem valor nominal.

A ata da referida reunião foi reduzida a escritura pública, lavrada no Cartório Notarial de Santiago do Sr. Eduardo Diez Morello, em 17 de outubro de 2025, cujo extrato foi registrado na página 105.884, número 39.532, do Registro Comercial de Santiago, correspondente ao ano de 2025, e publicado no Diário Oficial em 15 de novembro de 2025.

Redução do capital social e atualização dos Estatutos Sociais

Os estatutos da LATAM Airlines Group S.A. foram modificados para refletir o que foi acordado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada em 17 de outubro de 2025, em relação à redução do capital social.

Outros valores

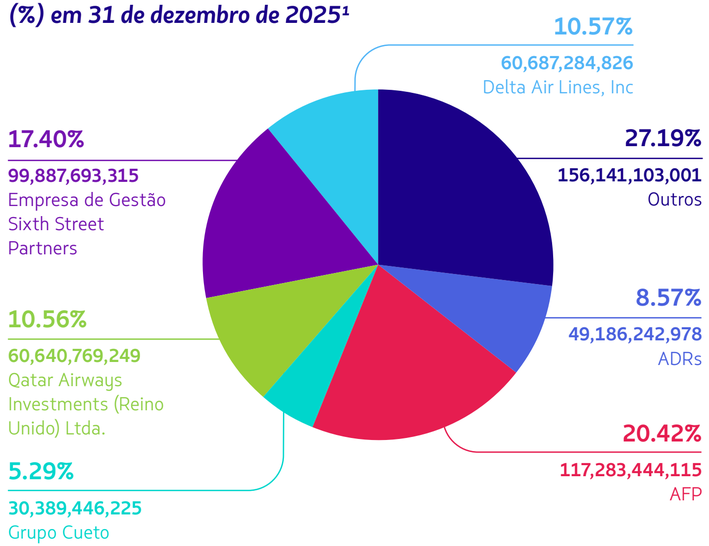
NCG 519: 2.3.4.I AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS, E 2.3.5 OUTROS TÍTULOS

Os detalhes de todos os "outros valores" na data de encerramento do exercício fiscal de 2025 são apresentados nas Demonstrações Financeiras incluídas neste Relatório Anual, na Nota 24.

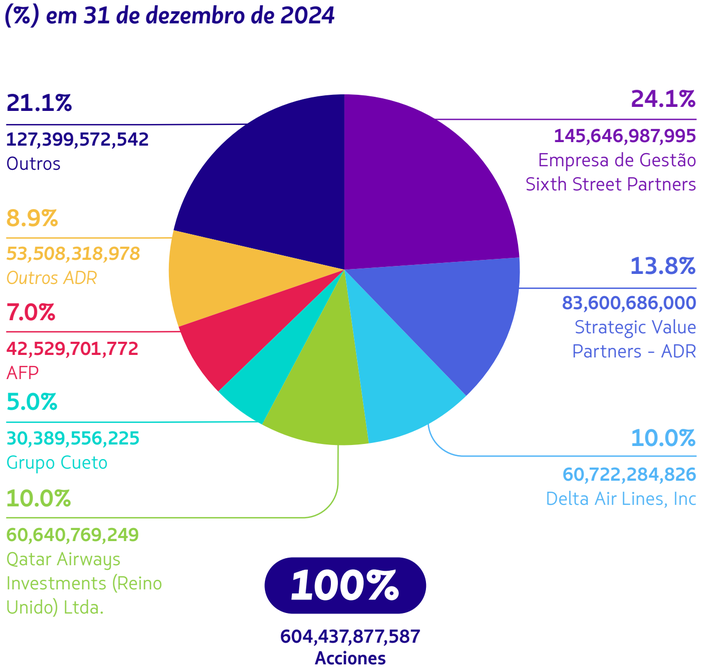
Composição do conjunto acionário

NCG 519: 2.3.2 ALTERAÇÕES SIGNIFICATIVAS NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DOS SÓCIOS OU ACIONISTAS MAJORITÁRIOS

(%) em 31 de dezembro de 2025[1]



(%) em 31 de dezembro de 2024



Categoria	2025	2024
Recibo de depósito americano	*8.57%*	*22.70%*
Fundos de pensão	*20.42%*	*7.00%*
Outros acionistas	*71.01%*	*70.30%*

Participação acionária dos membros do conselho e dos executivos sênior

NCG 519: 3.4.IV DIRETORES EXECUTIVOS

Em linha com as informações fornecidas no exercício fiscal anterior, Ignacio Cueto (Presidente do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A.) e Enrique Cueto (membro do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A.), juntamente com certos membros da família Cueto e entidades sob seu controle, compõem o Grupo Cueto. Nesse contexto, em 31 de dezembro de 2025, a participação acionária do Grupo Cueto era de 5,29% das ações do Grupo LATAM Airlines S.A. Além disso, em 31 de dezembro de 2025, Bornah Moghbel (Vice-Presidente do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A.) detinha uma participação indireta representando menos de 0,1% das ações do Grupo LATAM Airlines S.A., por meio de sua participação na Sixth Street Partners.

Além disso, não há outros diretores ou executivos principais da LATAM Airlines Group S.A. que detenham participação acionária na emissora.

[1] *Em 31 de dezembro de 2025, a LATAM Airlines Group S.A. não possuía acionistas majoritários nem quaisquer outros fundos além dos já mencionados.*

Mudanças de propriedade

NCG 519: 2.3.2 MUDANÇAS SIGNIFICATIVAS NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE

Ano	Acionista	Taxa de câmbio	Detalhes da mudança em relação ao ano anterior	Participação final
2025	ADRs	Diminuir	-14.1pp	8.57%
	Strategic Value Partners	Saída	-13.8pp	-%
	Sixth Street Partners Management Company	Diminuir	-6.7pp	17.40%
2025	AFP	Aumentar	13.4pp	20.42%
2025	Grupo Cueto	Aumentar	0.3pp	5.29%
2025	Qatar Airways Investments (UK) Ltd.	Aumentar	0.6pp	10.56%
2025	Delta Air Lines, Inc.	Aumentar	0.6pp	10.57%

Principais acionistas

NCG 519: 2.3.2 MUDANÇAS SIGNIFICATIVAS NA PROPRIEDADE OU NO CONTROLE, 2.3.3 IDENTIFICAÇÃO DOS SÓCIOS MAJORITÁRIOS OU ACIONISTAS, 2.3.4.I AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS

Todas as ações da LATAM Airlines Group S.A. são emitidas, ordinárias e sem valor nominal, não havendo, portanto, séries especiais ou preferenciais.

Name or Company Name	Ruth	Ações subscritas e pagas	Percentagem de Participação
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, 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E LEI

No Chile, e em conformidade com o Artigo 79 da Lei das Sociedades Comerciais (nº 18.046) e o Artigo 27 do Estatuto Social da LATAM, a empresa deve distribuir dividendos em dinheiro equivalentes a, no mínimo, 30% do lucro líquido de cada exercício social. Esses lucros são calculados de acordo com as Normas Internacionais de Relato Financeiro (IFRS), desde que não haja prejuízos acumulados e sujeitos a certas exceções limitadas. Nos exercícios sociais em que não houver lucro líquido, a LATAM poderá optar por distribuir dividendos provenientes de lucros retidos, embora não haja obrigação legal para tal. Além disso, o Conselho de administração está autorizado a distribuir dividendos intermediários provenientes do lucro obtido durante o exercício social, na medida em que a situação financeira da empresa o permita. Prevê-se que essa política continue em vigor pelos próximos dois anos.

De acordo com os estatutos da LATAM, o dividendo anual em dinheiro deve ser aprovado pelos acionistas na Assembleia Geral Ordinária, realizada nos primeiros quatro meses do ano subsequente ao ano em que o dividendo é proposto. Todas as ações ordinárias em circulação têm direito a receber dividendos em igualdade de condições, com exceção daquelas ações que não tenham sido integralmente pagas pelo acionista após a subscrição.

A LATAM declara seus dividendos em dólares americanos, mas efetua os pagamentos em pesos chilenos, convertidos a partir do dólar à taxa de câmbio vigente cinco dias úteis antes da data de pagamento aos acionistas. Os detentores de ADSs têm direito a receber dividendos sobre as ações ordinárias subjacentes em igualdade de condições com os detentores de ações ordinárias. Por sua vez, os detentores de ADRs registrados nas respectivas datas de registro recebem os dividendos correspondentes às ações ordinárias representadas pelos ADSs evidenciados por esses ADRs.

Os Dividendos pagos aos detentores de ADS são pagos pela LATAM ao custodiante em pesos chilenos e posteriormente repassados pelo custodiante aos respectivos detentores, deduzidos os custos de conversão de moeda estrangeira e outras despesas do custodiante, e sujeitos à retenção na fonte chilena aplicável, atualmente equivalente a 35%, com direito a créditos fiscais em determinados casos. O valor em dólares americanos finalmente distribuído aos detentores de ADS pode ser afetado negativamente por qualquer desvalorização do peso chileno ocorrida antes da conversão e repasse dos dividendos. Os detentores de ADS não estão sujeitos a taxas de repasse de dividendos por parte do custodiante em relação aos dividendos em dinheiro.

A legislação chilena exige que os detentores de ações de empresas chilenas que não sejam residentes no Chile se registrem como investidores estrangeiros em um dos regimes de investimento estrangeiro estabelecidos pela legislação vigente, para poderem remeter dividendos, receitas da venda de ações ou outros valores relacionados a essas ações para fora do Chile por meio do Mercado Formal de Câmbio.

Durante o exercício fiscal de 2024, o Grupo LATAM Airlines SA registrou lucro líquido atribuível aos acionistas da controladora de US$ 977 milhões. Nesse contexto, o Conselho de administração, em Assembleia Geral Ordinária realizada em 24 de março de 2025, aprovou a distribuição do Dividendo nº 53, dividendo final e mínimo obrigatório, correspondente a 30% do lucro líquido do exercício fiscal de 2024. Essa distribuição representou o valor equivalente em pesos chilenos de US$ 293.091.536,62, o que corresponde a um dividendo de US$ 0,0004848993544 por ação. Este dividendo foi pago em 22 de abril de 2025, em seu equivalente em pesos chilenos, de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior à distribuição, ou seja, 14 de abril de 2025. Os acionistas registrados no Registro de Acionista à meia-noite de 14 de abril de 2025 foram os beneficiários deste pagamento. (Ver tabela).

Adicionalmente, em 3 de dezembro de 2025, o Conselho de administração aprovou a distribuição do Dividendo nº 54, de caráter provisório, debitado do lucro líquido do exercício de 2025, no valor total de US$ 400.000.000, o que corresponde a um dividendo de US$ 0,00069660199533 por ação. O pagamento deste dividendo provisório foi efetuado em 23 de dezembro de 2025, em seu equivalente em pesos chilenos, de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior à data de distribuição, ou seja, 17 de dezembro de 2025. Os acionistas registrados no Cadastro de Acionista até a meia-noite de 17 de dezembro de 2025 foram os beneficiários do referido pagamento.

Ano	Data de pagamento	Tipo	Total de dividendos pagos (em milhões de dólares americanos)	Number of Shares	Dividend per Share
2022	*N/A*	*N/A*	*Sem pagamento de dividendos*	*604,437,877,587*	*N/A*
2023	*16-5-2024*	*Definitive*	*174.5*	*604,437,877,587*	*US$0.0002887797894*
2024	*22-4-2025*	*Definitive*	*293.1*	*604,437,877,587*	*US$0.0004848993544*
2025	*23-12-2025*	*Interino*	*400.0*	*574,215,983,709*	*US$0.0006966019953*

Mercados de capitais

NCG 519: 3.7.I E 3.7.II RELAÇÃO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

A LATAM Airlines Group S.A. mantém um diálogo contínuo e sistemático com seus acionistas, demais participantes dos mercados de dívida e de capitais e com a imprensa. Para tanto, a Companhia conta com os departamentos de Relações com Investidores e de Comunicação Externa Corporativa, que coordenam e direcionam a divulgação de informações relevantes ao mercado.

Especificamente, o departamento de Relações com Investidores do Grupo LATAM Airlines S.A. tem como objetivo responder e esclarecer dúvidas de acionistas, investidores e demais participantes do mercado de capitais a respeito da situação financeira e econômica da Companhia, seus principais riscos, estratégia corporativa e outros aspectos relevantes dos negócios. Nesse contexto, por meio do site de Relações com Investidores, o Grupo LATAM disponibiliza informações sobre sua estrutura de governança corporativa, demonstrações financeiras atualizadas, relatórios de resultados trimestrais e outras informações relevantes para auxiliar a tomada de decisões por acionistas, investidores e analistas de mercado.

De modo geral, o conteúdo disponível no site de Relações com Investidores é publicado em espanhol, inglês e português, facilitando assim o acesso a informações consistentes e oportunas para uma base diversificada de investidores e outros participantes do mercado.

Além disso, o departamento de Relações com Investidores realiza uma revisão anual interna, sem o apoio de especialistas externos, das informações que outros participantes do setor apresentam ao mercado, com o objetivo de identificar oportunidades de melhoria na qualidade, clareza e abrangência dos dados e informações contextuais que a LATAM Airlines Group S.A. disponibiliza ao público.

Mais informações:
Manual para a Gestão de Informação Relevante para o Mercado

Informações de contato:
Relações com Investidores
Site: ir.latam.com https://ir.latam.com/English/overview/default.aspx
E-mail: InvestorRelations@latam.com
Comunicação Corporativa
E-mail: ComunicacionesExternas@latam.com

A LATAM Airlines Group S.A. mantém um diálogo contínuo e sistemático com seus acionistas, demais participantes dos mercados de dívida e de capitais e com a imprensa.

Assembleias de acionistas

NCG 519: 3.7.IV RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

Todos os acionistas do Grupo LATAM Airlines S.A. têm o direito de participar das Assembleias Gerais de Acionistas, com direito a palavra e voto. Para a convocação e realização dessas assembleias, a Companhia cumpre os prazos e o fornecimento das informações exigidos pela Lei das Sociedades Comerciais do Chile, seu Regulamento e demais normas aplicáveis, incluindo a Regra Geral nº 30 da Comissão do Mercado Financeiro.

Além disso, antes da data das Assembleias Gerais de Acionistas e com a prévia aprovação do Conselho de administração, e dentro dos prazos estabelecidos pela legislação aplicável, a LATAM Airlines Group SA publica todas as informações relevantes relacionadas aos assuntos a serem discutidos em seu site de Relações com Investidores. No caso de eleições para o Conselho de Administração, a empresa divulga os nomes dos indivíduos indicados pelos acionistas, juntamente com suas respectivas cartas de indicação e aceitação ou declarações juramentadas, conforme o caso.

A este respeito, cabe destacar que a LATAM Airlines Group S.A. não divulga informações sobre a opinião do Conselho de Administração a respeito da experiência, perspectivas ou competências desejáveis para novos diretores, considerando que, de acordo com a legislação chilena vigente, a indicação e eleição dos membros do Conselho de Administração são de competência exclusiva dos acionistas.

As últimas Assembleias Gerais de Acionistas foram realizadas remotamente ou em formato híbrido, permitindo que os acionistas participassem e exercessem seus direitos de voto presencialmente ou remotamente. No entanto, cabe ressaltar que a LATAM Airlines Group S.A. não oferece serviço de transmissão ao vivo de vídeo e áudio online para o público em geral que não seja acionista.

Mais informações. Acordo de Acionistas, página 229. Ver final da página.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

NCG 519: 3.2.I, 3.2.XI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-9, 2-10, 2-11, 2-17

O Conselho de administração é o órgão responsável por definir e supervisionar as diretrizes estratégicas do LATAM Airlines Group SA. É composto por nove diretores, eleitos individualmente para mandatos de dois anos por meio de um sistema de votação cumulativa. Nesse sistema, cada acionista tem direito a um voto por ação e pode concentrar todos os seus votos em um único candidato ou distribuí-los entre vários, permitindo que acionistas que representem pelo menos 10% das ações em circulação elejam pelo menos um representante para o Conselho.

Essa estrutura é fixa e, em situações de contingência ou crise — principalmente no contexto de emergências na aviação —, o Conselho mantém sua composição e continua a operar regularmente, garantindo a continuidade operacional da empresa.

A última eleição do conselho de administração ocorreu em 25 de abril de 2024 e foi composta pelos seguintes membros: Ignacio Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza, Frederico F. Curado (independente), William de Wulf, Antonio Gil Nievas, Bornah Moghbel, Michael Neruda, Sonia Villalobos e Alexander D. Wilcox.

Em 30 de junho de 2025, o Sr. William de Wulf renunciou ao Conselho de administração da Companhia. De acordo com o Artigo 32 da Lei das Sociedades Anônimas (nº 18.046), o Conselho nomeou o Sr. Álvaro Fabián como seu substituto. Em 27 de setembro de 2025, o Sr. Fabián renunciou ao seu cargo no Conselho, e nenhum substituto foi nomeado, restando oito membros ativos. Nos termos do Artigo 32, a renovação completa do Conselho de administração deverá ocorrer na próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas, que será realizada em 23 de abril de 2026.

Sessões

NCG 519: 3.2.X E 3.2.XII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de administração do Grupo LATAM Airlines SA realiza reuniões ordinárias e extraordinárias regulares, de acordo com as necessidades sociais e os requisitos legais aplicáveis. Essas reuniões não exigem um número mínimo de participantes e podem ser realizadas presencialmente ou remotamente. As reuniões ordinárias são convocadas no início de cada ano civil, enquanto as reuniões extraordinárias são convocadas conforme as circunstâncias e as necessidades sociais o exigirem.

De acordo com as disposições dos Estatutos do Grupo LATAM Airlines SA, o Conselho de administração deve reunir-se, em sessão ordinária, pelo menos uma vez por mês.

Durante o ano de 2025, a média de comparecimento às 29 sessões ordinárias e extraordinárias realizadas foi de 90%. Especificamente, o comparecimento às reuniões foi de 100% para o Diretor Enrique Cueto, 97% para os Diretores Ignacio Cueto e Antonio Gil Nievas, 93% para os Diretores Frederico Curado e Michael Neruda, 90% para os Diretores Sonia Villalobos e Alexander Wilcox, enquanto Bornah Moghbel teve um comparecimento de 59%.

Para cada sessão, os membros do Conselho são notificados com bastante antecedência e têm acesso a um sistema de informação digital que centraliza documentos com informações relevantes para sua preparação, atas de sessões anteriores e detalhes dos tópicos a serem discutidos em cada reunião. Este sistema mantém um registro histórico da documentação do Conselho desde 2016 e é atualizado aproximadamente um mês após cada sessão, disponibilizando as atas para consulta posterior.

Além disso, os Diretores, assim como outras partes interessadas do grupo LATAM, podem acessar o Canal Confidencial disponível online. Para mais informações, consulte a seção Canal Confidencial deste capítulo.

Indução, treinamento e avaliação do conselho de administração

NCG 519: 3.2.V E 3.2.IX CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-17 AND 2-18

Após cada processo eleitoral e de acordo com a Política de Integração vigente, os novos membros do Conselho de administração recebem informações relevantes e contexto sobre os assuntos analisados e decididos por esse órgão, juntamente com treinamento relacionado ao quadro regulatório aplicável e aos deveres e responsabilidades inerentes ao cargo de diretor.

Este processo de integração considera, entre outros aspetos, conteúdos relacionados com a sustentabilidade, incluindo a responsabilidade social; políticas e diretrizes corporativas, em particular o Código de conduta; assuntos relacionados com o negócio; gestão de riscos; e aspetos financeiros e contabilísticos do grupo LATAM.

Após a revogação da Regra Geral nº 385 e a incorporação de diversas matérias anteriormente contidas nessa regra ao Relatório Anual, o Conselho não implementou avaliações de desempenho adicionais durante o período em análise.

Diversidade nos processos de seleção de conselhos de administração

NCG 519: 3.7.III RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS E O PÚBLICO EM GERAL

De acordo com a Lei das Sociedades Comerciais do Chile, a autoridade para eleger os diretores cabe exclusivamente aos acionistas da empresa, e não à sua administração. O artigo 31 dessa lei estabelece expressamente que a administração de uma sociedade anônima é exercida por um conselho de administração eleito pela assembleia geral de acionistas. A fim de respeitar essa prerrogativa dos acionistas e sua autonomia, a empresa não interfere no processo de indicação de candidatos e não possui uma Comissão de Nomeações para auxiliar os acionistas na identificação e seleção de candidatos para o Conselho.

No entanto, no caso específico de uma vaga — em que a legislação vigente confere ao Conselho a autoridade para nomear um substituto — o Conselho definiu que, além das qualificações e da adequação do candidato, considerará outros fatores que contribuem para uma maior diversidade, como nacionalidade, idade e gênero, sem estabelecer uma porcentagem ou cota específica.

Nesse contexto, o Chile tem em vigor, desde 1º de janeiro de 2026, um marco regulatório recomendado para a representação de gênero nos conselhos de administração de empresas. De acordo com esse marco, nenhum gênero poderá ocupar mais de 80% das cadeiras nos conselhos entre 2026 e 2028 (inclusive), 70% entre 2029 e 2031 (inclusive) e 60% a partir de 2032. O limite de 60% está previsto para ser aplicado somente a partir de 1º de janeiro de 2032, quando a Lei nº 21.757 entrará em vigor integralmente, a menos que seja alterada até essa data.

Além disso, em cada Assembleia Geral de Acionistas onde serão eleitos diretores, a LATAM disponibiliza aos acionistas e ao público em geral, por meio de seu site corporativo, informações relevantes sobre os candidatos propostos.



Após cada processo eleitoral e de acordo com a Política de Integração vigente, os novos membros do Conselho de administração recebem informações relevantes e contexto sobre os assuntos analisados e decididos por esse órgão, juntamente com treinamento relacionado ao quadro regulatório aplicável e aos deveres e responsabilidades inerentes ao cargo de diretor.



IGNACIO CUETO

7.040.324-2

Presidente do Conselho de Administração

Ignacio Cueto é membro do Conselho de administração e Presidente do LATAM Airlines Group SA desde abril de 2017, tendo sido reeleito pelo Conselho desde então, sendo a última reeleição em maio de 2024. Com mais de 30 anos de experiência no setor aéreo, iniciou sua carreira em 1985 como Vice-Presidente de Vendas da Fast Air Carrier, uma companhia aérea nacional de carga, e posteriormente ocupou cargos importantes como Gerente de Serviços e Gerente Comercial do escritório de vendas em Miami.

Ao longo de sua carreira, foi membro do Conselho de administração da Ladeco (1994–1997) e da LAN (1995–1997), presidente da LAN Carga (1995–1998) e diretor executivo da divisão de passageiros (1999–2005). Em 2005, tornou-se presidente e diretor de operações da LAN, cargo que ocupou até a fusão com a TAM em 2012. Posteriormente, atuou como CEO da LAN até abril de 2017, desempenhando um papel central na expansão das afiliadas do Grupo LATAM Airlines SA na América do Sul e na implementação de alianças estratégicas com outras companhias aéreas.

Além disso, Ignacio Cueto é membro da Fundação Colunga, uma organização dedicada ao bem-estar infantil, e faz parte do Grupo Cueto. Em 31 de dezembro de 2025, ele detinha 5,29% das ações em circulação da LATAM Airlines Group S.A. por meio do Grupo Cueto.



BORNAH MOGHBEL

Estrangeiro

Vice-presidente do Conselho

Bornah Moghbel é Vice-Presidente do Conselho de Administração do LATAM Airlines Group desde novembro de 2022. Ele é cofundador e sócio da Sixth Street, uma empresa de investimentos global líder que oferece soluções de capital para empresas em todos os estágios de crescimento. Com sede em São Francisco, Bornah Moghbel colidera a plataforma global de investimentos oportunistas da Sixth Street. Após cofundar a Sixth Street em 2009, Bornah Moghbel estabeleceu a presença da empresa na Europa antes de retornar aos Estados Unidos em 2016. Antes de ingressar na Sixth Street, Bornah Moghbel foi investidor na Silver Point Capital e iniciou sua carreira no Grupo de Patrocinadores Financeiros do UBS Investment Bank. Ele é bacharel em Economia, com altas honras, e possui formação complementar em Administração de Empresas pela Universidade da Califórnia, Berkeley.



ENRIQUE CUETO

6.694.239-2

Membro do Conselho

Enrique Cueto é membro do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines desde abril de 2020. Anteriormente, ocupou o cargo de Diretor Executivo (CEO) do Grupo LATAM Airlines desde a fusão entre a LAN e a TAM em junho de 2012. De 1983 a 1993, Enrique Cueto foi Diretor Executivo da Fast Air, uma companhia aérea chilena de Carga . De 1993 a 1994, foi membro do Conselho de Administração da LAN Airlines. Posteriormente, ocupou o cargo de CEO da LAN até junho de 2012. Enrique Cueto é membro do Conselho da Fundação Colunga, que promove o bem-estar infantil. Enrique Cueto é formado em Ciências Econômicas pela Universidade Católica do Chile e é irmão de Ignacio Cueto, Presidente do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines SA. Enrique Cueto também faz parte do Grupo Cueto. Até 31 de dezembro de 2024, ele detinha uma participação acionária de 5,29% no LATAM Airlines Group SA por meio do Grupo Cueto.



FREDERICO CURADO

Estrangeiro

Membro do Conselho

(Independente de acordo com as regulamentações chilenas e americanas)

Frederico Curado integra o Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines desde novembro de 2022, como um Diretor independente. Ele também é diretor independente da Transocean desde 2013 e presidente de seu Comitê de Governança, Segurança e Meio Ambiente (GSE). Frederico Curado também é diretor independente da ABB desde 2016 e presidente de seu Comitê de Remuneração. Foi CEO da Embraer de 2007 a 2016 e CEO da Ultrapar de 2017 a 2021. Frederico Curado é bacharel em Engenharia Mecânica-Aeronáutica pelo Instituto Tecnologia de Aeronáutica (ITA) e possui MBA Executivo pela Universidade de São Paulo, Brasil.



ANTONIO GIL NIEVAS

23.605.789-5

Membro do Conselho

Antonio Gil Nievas ingressou no Conselho de administração do Grupo LATAM Airlines em novembro de 2022. Ele também é membro do Conselho de Administração da Sociedad Química y Minera de Chile SA, uma empresa chilena listada na Bolsa de Valores de Nova York (NYSE). Antonio Gil Nievas possui mais de 30 anos de experiência em funções de liderança estratégica, gerencial, financeira e de investimentos em níveis global, europeu e latino-americano. Foi CEO da Moneda Asset Gestão por mais de oito anos, liderando a empresa na gestão de mais de US$ 10,5 bilhões em ativos. Também trabalhou no JP Morgan, onde atuou como Diretor Executivo, CFO Global e membro dos comitês executivos globais de diversas empresas com faturamento superior a US$ 10 bilhões e operações nos Estados Unidos, Europa, América Latina e Ásia, entre outras posições de liderança. Além disso, foi consultor estratégico da BCG. Antonio Gil Nievas possui mestrado e bacharelado em Engenharia Industrial com especialização em Eletrônica pelo ICAI (Universidad Pontificia Comillas, Espanha). Obteve seu MBA pela Harvard Business School e também concluiu o Programa Executivo de Stanford.



MICHAEL NERUDA

Estrangeiro

Board Member

Michael Neruda é membro do Conselho de administração do LATAM Airlines Group SA desde novembro de 2022. Investidor experiente e membro de conselhos de administração, ele é ex-sócio da Sixth Street, uma empresa de investimentos global líder que oferece soluções de capital para empresas em todos os estágios de crescimento, onde foi Diretor de Reestruturação e Investimentos em Empresas em Dificuldades Financeiras e liderou os investimentos multiplataforma da Sixth Street em negócios onde uma combinação de expertise em mercados públicos e financiamento de capital privado pode ser utilizada para melhorar o balanço patrimonial de uma empresa. Antes de ingressar na Sixth Street em 2015, foi Diretor da Watershed Asset Gestão, onde liderou os investimentos da empresa nos setores de consumo e energia. Michael Neruda também atuou como analista de investimentos na MHR Fund Gestão, Silver Point Capital e Merrill Lynch. Ele é bacharel em Ciências da Gestão e Engenharia pela Universidade de Stanford e possui a certificação CFA. A vasta experiência de Michael Neruda em governança inclui sua atuação como membro do conselho e representante de investidores em diversos conselhos corporativos, incluindo os da LATAM Airlines, Neiman Marcus e Stallion Infrastructure Services, além de sua participação no Conselho de Governadores do Boys & Girls Clubs de São Francisco e no Conselho Curador da Katherine Delmar Burke's School.



SONIA VILLALOBOS

21.743.859-4

Membro do Conselho

(Independente de acordo com as regulamentações dos EUA)

Sonia J.S. Villalobos ingressou no Conselho de Administração da LATAM Airlines em agosto de 2018. Brasileira, Sonia Villalobos é sócia-fundadora da empresa Villalobos Consultoria. Ela foi membro regular do conselho de administração de diversas empresas brasileiras de capital aberto, como Petrobras e Telefónica Vivo. Entre 2005 e 2009, foi Gerente de Fundos na América Latina, no Chile, administrando fundos mútuos e institucionais da Larrain Vial AGF. De 1996 a 2002, Sonia Villalobos foi responsável pelos investimentos em Private Equity no Brasil, Argentina e Chile pela Bassini, Playfair & Associates, LLC. Em 1989, foi Chefe de Pesquisa do Banco de Investimentos Garantia. Formou-se em Administração Pública pela Escola de Administração de Empresas de São Paulo em 1984 e obteve um mestrado em Finanças pela mesma instituição em 2004. Foi a primeira pessoa a receber a certificação CFA na América Latina, em 1994.



ALEXANDER WILCOX

Estrangeiro

Membro do Conselho

Alexander Wilcox é membro do conselho de administração do LATAM Airlines Group desde outubro de 2020. Ele reside nos Estados Unidos e possui vasta experiência no setor da aviação, tendo ocupado cargos executivos em diversas companhias aéreas desde 1996, incluindo a fundação da JetBlue Airways e a presidência e o cargo de diretor de operações (COO) de uma grande companhia aérea na Índia. Alexander Wilcox é cofundador e CEO da JSX, uma companhia aérea pública de voos fretados regionais nos EUA e a companhia aérea com a melhor classificação na América do Norte pelo NPS. Ele é membro do programa Henry Crown Fellows do Aspen Institute desde 2011 e membro do capítulo de Dallas da Young Presidents Organization (YPO Gold). Alexander Wilcox é piloto privado desde 1987. Ele também atua no conselho de administração da The Compass School of Texas, uma escola de ensino fundamental em Dallas. Alexander Wilcox é bacharel em Ciência Política e Inglês pela Universidade de Vermont.

Composição do conselho de administração

NCG 519: 3.2.IV CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-9, 2-10, 2-11

Matrix of knowledge and previous experience of Board members

	Ignacio Cueto	*Bornah Moghbel*	*Enrique Cueto*	*Frederico Curado*	*Antonio Gil Nievas*	*Michael Neruda*	*Sonia Villalobos*	*Alexander Wilcox*
Indústria Companhia aérea	●		●	●			●	●
Estratégia corporativa		●	●	●	●		●	●
Riscos	●	●		●	●	●	●	
Economia e Finanças		●		●	●	●	●	
Compliance				●	●		●	
ASG							●	
Cibersegurança							●	

	Homens	**Mulheres**
Por sexo	**7**	**1**
Por nacionalidade		
Brasil	*1*	*1*
Chile	*2*	*—*
Espanha	*1*	*—*
Eua	*3*	*—*
França	*—*	*—*
Por faixa etária		
Menos de 30 anos	*—*	*—*
Entre 30 e 40 anos de idade	*—*	*—*
Entre 41 e 50 anos de idade	*2*	*—*
Entre 51 e 60 anos de idade	*2*	*—*
Mais de 61 anos	*3*	*1*
Por antiguidade		
Menores de 3 anos	*—*	*—*
Entre 3 e 6 anos	*6*	*—*
Entre 6 e 8 anos de idade	*1*	*1*
Entre 9 e 12 anos de idade	*—*	*—*
Mais de 12 anos	*—*	*—*
Pessoas com deficiência	**—**	**—**

Características do conselho de administração

NCG 519: 3.2.VIII, 3.2.XIII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
GRI 2-9

Visitas ao local

Em 2025, o Conselho não realizou nenhuma visita aos locais.

Idade média

A antiguidade média dos membros do Conselho de Administração na data de publicação (março de 2026) é de 4,9 anos.

Outros mandatos

Nenhum dos diretores ocupa cargos de gestão (diretor ou CEO) em quatro ou mais empresas externas e de capital aberto.

Remuneração dos membros do conselho

NCG 519: 3.2.II CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.3.III COMITÊS DO CONSELHO
GRI 2-19

A remuneração do Conselho de administração consiste em diárias fixas pagas pela participação em reuniões do Conselho, reuniões do Comitê de Diretores e reuniões de seus respectivos Subcomitês. A remuneração variável é fornecida por meio de Unidades de Remuneração (URAs), cujos detalhes e funcionamento são descritos na página 234 dos Anexos.

Essas remunerações foram aprovadas na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 24 de março de 2025 e estão em vigor para o período em questão.

Cabe mencionar que, para efeitos de elaboração e alteração da política de remuneração salarial, não é considerada a participação de terceiros externos à entidade.

Relação salarial (mulheres/homens)

NCG 519: 3.2.XIII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

As remunerações fixas associadas à participação no Conselho de Administração são determinadas pela Assembleia Geral de Acionistas e aplicadas igualmente a todos os diretores. A única exceção é o Presidente do Conselho, que recebe uma remuneração equivalente ao dobro da atribuída aos demais membros.

	Média[5]	Mediana[6]
Diretores principais	100 %	100 %
Diretores Alternativos	N/A	N/A

N/A: Não aplicável, pois não há diretores suplentes.
[5] Para o cálculo da média, considera-se a média da remuneração.
[6] Para calcular a mediana, os valores da remuneração horária bruta de mulheres e homens são ordenados do menor para o maior, e o valor mediano do primeiro grupo é dividido pelo valor mediano do segundo.

Remuneração – subsídios[1] 2025 (US$)

BASE 2025

Nome	Board	Directors' Committee	Subcommittee	Variable Compensation	Total
Praça Ignacio Cueto	160,000		20,000	57,379	237,379
Bornah Moghbel[2]	-		-	-	-
Praça Enrique Cueto	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
Alexandre D. Wilcox	80,000		20,000	57,379	157,379
Total	**560,000**	**135,417**	**228,334**	**382,525**	**1,306,276**

BASE 2024

Nome	Board	Directors' Committee	Subcommittee	Variable Compensation	Total
Praça Ignacio Cueto	160,000	-	28,542	127,234	315,776
Bornah Moghbel[2]	-	-	-	-	-
Praça Enrique Cueto	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 Neruda2	-	-	-	-	-
Sonia J. S. Villalobos	80,000	50,001	40,000	169,645	339,646
Alexandre D. Wilcox	80,000	-	25,000	127,234	232,234
Total	**560,000**	**135,418**	**241,876**	**848,226**	**1,785,519**

[1] Valores brutos.
[2] Os membros do Conselho de Administração Bornah Moghbel e Michael Neruda, assim como os ex-membros Alvaro Fabian e William de Wulf, renunciaram à sua remuneração como membros do Conselho, do Comitê de Diretores e dos subcomitês.

Comitê de diretores

NCG 519: 3.3.I, 3.3.II, 3.3.VI, 3.3.VII COMITÊS DO CONSELHO E 3.2.VI E 3.2.VII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Até 2023, o LATAM Airlines Group SA possuía um Comitê do Conselho de administração que também desempenhava as funções de um Comitê de auditoria, a fim de cumprir a Lei Sarbanes-Oxley dos Estados Unidos da América e as diretrizes da Comissão de Valores Mobiliários daquele país (SEC).

Durante o ano de 2024, e no contexto da nova listagem dos títulos da LATAM Airlines Group SA na Bolsa de Ação de Nova York, o Conselho de administração, em 17 de julho de 2024, aprovou — seguindo uma proposta do Comitê de Diretores — a criação de um Comitê de auditoria para fins específicos relacionados às regulamentações dos EUA, separando assim os dois comitês.

Nesse contexto, o Comitê Diretivo continua a apresentar relatórios mensais ao Conselho de administração por meio de apresentações feitas por seu Presidente durante as reuniões ordinárias do Conselho. Essas reuniões abordam assuntos relacionados à auditoria e ao controle interno, como a aprovação do plano de auditoria interna, a supervisão da auditoria externa e o processo de certificação SOX, bem como a gestão de riscos.

Além disso, assuntos relacionados à responsabilidade social e à sustentabilidade são apresentados anualmente ao Conselho de administração e ao Comitê executivo. Nessas sessões, a área de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade apresenta seu relatório, destacando o progresso alcançado na implementação da Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM, que considera os pilares de gestão ambiental, gestão das mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado.

O Vice-Presidente Jurídico e de Compliance e os executivos responsáveis pelos assuntos discutidos participam regularmente de todas as reuniões do Conselho de administração. Cabe ressaltar que o CEO não participa regularmente dessas reuniões.

Em 31 de dezembro de 2025 e 31 de dezembro de 2024, o Conselho de administração era composto por Frederico Curado, Sonia JS Villalobos e Michael Neruda. De acordo com as disposições da Lei das Sociedades Comerciais do Chile, apenas Frederico Curado, na qualidade de Presidente do Conselho, qualifica-se como diretor independente, uma vez que não mantém vínculos significativos com o Grupo LATAM Airlines SA ou seus principais executivos.

Reuniões do Conselho de Administração com a empresa que audita as demonstrações financeiras.

O Conselho de administração reúne-se trimestralmente com a empresa de auditoria externa para analisar as demonstrações financeiras trimestrais e anuais do Grupo LATAM Airlines SA, conforme estipulado no Artigo 50 bis da Lei das Sociedades Comerciais do Chile. Nessas reuniões, são abordados, entre outros assuntos, o plano de trabalho da auditoria, seu escopo, áreas de foco e sua conformidade com os requisitos regulatórios aplicáveis.

Além disso, a empresa de auditoria externa apresenta ao Conselho de administração, pelo menos uma vez por ano, o plano de trabalho para o ano seguinte e os resultados da auditoria, incluindo as principais recomendações feitas.

Comitê de auditoria

Durante o ano de 2024, o LATAM Airlines Group SA estabeleceu um Comitê de auditoria, composto pelos diretores Frederico Curado e Sonia JS Villalobos, que reporta trimestralmente ao Conselho de administração e que, a partir de 31 de dezembro de 2025, continua sendo composto pelos mesmos membros designados na data de sua criação, em 2024.

Entre suas principais funções estão auxiliar o Conselho de administração na supervisão da integridade das demonstrações financeiras do Grupo LATAM Airlines SA; avaliar o desempenho, a independência e as qualificações dos auditores externos; e monitorar o desempenho, o planejamento e as iniciativas da equipe de auditoria interna. Este Comitê também assegura a conformidade com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis, entre outras responsabilidades.

Subcomissões do Conselho

Além do Conselho de administração e do Comitê de auditoria, o LATAM Airlines Group SA possui três outros subcomitês que apoiam o Conselho na tomada de decisões: o Subcomitê de Finanças; o Subcomitê de Estratégia e Sustentabilidade ; e o Subcomitê de Liderança.

É importante ressaltar que o CEO, o Vice-Presidente de Finanças, o Vice-Presidente Jurídico e de Compliance, e os executivos seniores responsáveis pelos diversos assuntos discutidos em cada sessão participam regularmente das reuniões do Conselho.

Durante os anos de 2024 e 2025, os membros do Comitê de auditoria não receberam qualquer remuneração associada à sua participação neste Comitê.

Durante o ano de 2025, o Comitê de auditoria não incorreu em quaisquer despesas relacionadas a consultoria especializada para o desempenho de suas funções.

Diretrizes para a contratação de serviços

NCG 519: 3.2.III CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.3.V COMITÊS DO CONSELHO

Tanto o Conselho de administração quanto o Comitê executivo estão autorizados a contratar especialistas externos para prestar consultoria em assuntos específicos, como contabilidade, finanças, impostos, questões jurídicas ou outras áreas especializadas. Nesses casos, o(s) diretor(es) que solicitarem a contratação de um especialista deverá(ão) justificar a necessidade em uma reunião formal.

A contratação de consultores deve estar em conformidade com as políticas vigentes do Grupo LATAM Airlines SA relativas à seleção de fornecedores, gestão de conflitos de interesse e condições de mercado. Nesse contexto, a administração propõe uma lista de candidatos para apreciação do Conselho de administração, a partir da qual seus membros podem selecionar o consultor mais adequado. Um ou mais membros podem vetar a contratação de um candidato específico. O processo de seleção de consultores pelo Conselho está descrito no Manual Corporativo do Grupo LATAM.

Durante o ano de 2025, o Conselho de administração não reportou despesas relacionadas à contratação de consultores nas áreas contábil, tributária, financeira, jurídica ou outras. Da mesma forma, durante o mesmo período, o Comitê de Diretores não registrou quaisquer despesas com serviços de consultoria nessas áreas. O Subcomitê de Liderança reportou despesas de US$ 90.000 relacionadas a serviços de consultoria sobre as análises de mercado da remuneração da alta administração.

Com relação aos serviços contratados com a empresa responsável pela auditoria das demonstrações financeiras, cabe ressaltar que esses serviços não foram financiados pelo orçamento do Conselho de administração. Especificamente, durante o exercício fiscal de 2025, o Grupo LATAM Airlines SA pagou um total de US$ 2.556 à empresa de auditoria externa PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores y Compañía Limitada (PwC) por esses serviços.

Desse montante, US$ 2.529 corresponderam a honorários de serviços de auditoria, enquanto os honorários associados a outros serviços totalizaram US$ 27 mil. Durante o período de referência, não foram registrados pagamentos por serviços que não fossem de auditoria ou tributários.

Quadro de governança da sustentabilidade

NCG 519: 3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.2.VI, 3.2.VII CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.6.IV GESTÃO DE RISCOS, 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-12, 2-13

O compromisso com a sustentabilidade é parte integrante dos negócios do grupo LATAM e está incorporado aos processos de tomada de decisão em vários níveis da organização. Em consonância com essa abordagem, o Departamento de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, em coordenação com a liderança da organização e considerando tanto os objetivos estratégicos do grupo LATAM quanto as melhores práticas internacionais, define a estratégia de sustentabilidade e impulsiona sua implementação nos países onde a empresa opera.

Para garantir o alcance dos objetivos definidos, o Departamento de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade compila relatórios trimestrais sobre os principais progressos e lacunas relacionados à sustentabilidade. Com base em sua criticidade e relevância, esses resultados são apresentados periodicamente aos membros do Comitê executivo e ao CEO do grupo LATAM para subsidiar a tomada de decisões. Além disso, a alta administração realiza uma revisão anual dos resultados do Sistema de Gestão Ambiental (SGA).

Não obstante o exposto, a autoridade máxima para analisar os resultados e definir as decisões estratégicas relativas à sustentabilidade cabe ao Subcomitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração. Este subcomitê recebe um relatório anual sobre o progresso das aspirações e compromissos do grupo LATAM nesta área, incluindo aspectos relacionados à responsabilidade social. Essas questões também são apresentadas anualmente ao Conselho de administração de Conselho de administração.

Para obter mais detalhes, consulte o capítulo “Compromisso com a Sustentabilidade”.

ORGANOGRAMA

NCG 519: 3.1.VII ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

Esfera executiva

GRI-13

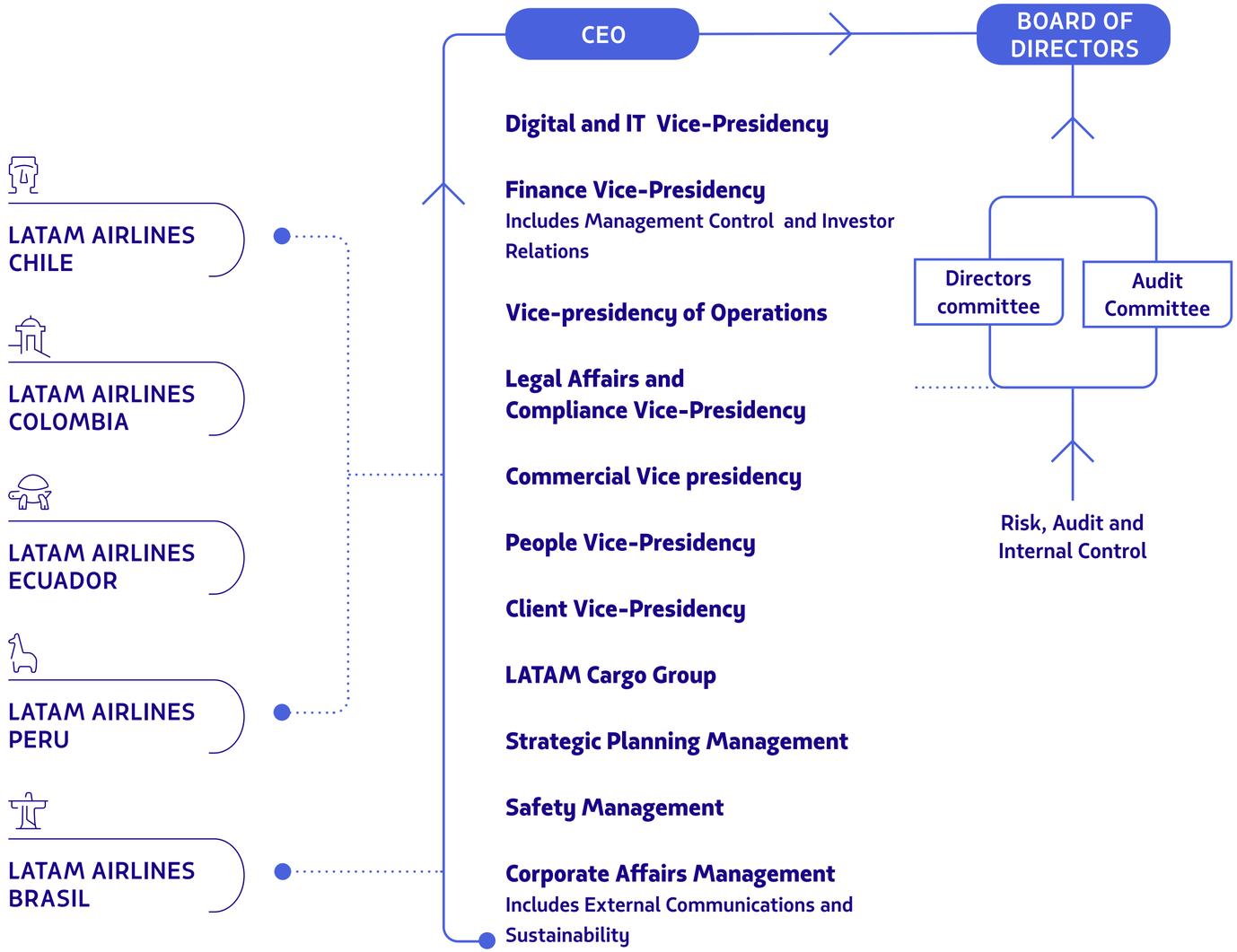
O CEO é o executivo de mais alto escalão do LATAM Airlines Group SA e se reporta diretamente ao seu Conselho de administração.

Sua principal responsabilidade é supervisionar, dirigir e controlar a gestão geral do negócio.

Enquanto isso, a estrutura executiva do Grupo LATAM Airlines SA está dividida em diversas áreas principais: Carga, Clientes, Comercial, Finanças, Operações, Jurídico e Compliance, Tecnologia e Digital, Assuntos Corporativos e Pessoas. Cada área possui uma clara divisão de responsabilidades para a execução e o monitoramento da estratégia. Nesse sentido, os executivos dessas áreas, juntamente com o CEO da LATAM Airlines Brasil, formam um Comitê executivo, que se reúne semanalmente com o CEO do grupo LATAM. A área de Planejamento Estratégico também apoia o Comitê executivo, e outros vice-presidentes participam das reuniões para tratar de temas específicos.

É importante destacar que cada subsidiária possui um CEO, bem como uma equipe de executivos. Eles são

As pessoas responsáveis por cada uma das operações, respectivamente.



PRINCIPAIS EXECUTIVOS

NCG 519: 3.4.I DIRETORES EXECUTIVOS



Roberto Alvo

8.823.367-0

CEO do Grupo LATAM AIRLINES S.A.

Roberto Alvo é o Diretor Executivo (CEO) da LATAM desde 31 de março de 2020. Anteriormente, atuou como Diretor Comercial (CCO) da LATAM, responsável pela gestão das receitas de passageiros e cargas do grupo. Antes disso, foi Vice-presidente de Assuntos Internacionais e Alianças da LATAM Airlines e Vice-presidente de Planejamento Estratégico e Desenvolvimento. Roberto Alvo ingressou na LAN Airlines em novembro de 2001, onde ocupou os cargos de Diretor Financeiro da LAN Argentina, Gerente de Desenvolvimento e Planejamento Financeiro da LAN Airlines e Diretor Financeiro Adjunto da LAN Airlines. Antes de trabalhar para o grupo, Roberto Alvo ocupou diversos cargos na Sociedad Química y Minera de Chile SA. Ele é engenheiro civil e possui MBA pela IMD Business School em Lausanne, Suíça.



Ramiro Alfonsín

22.357.225-1

Diretor comercial

Ramiro Alfonsín é o Diretor Comercial (CCO) do Grupo LATAM Airlines SA desde novembro de 2024. Anteriormente, atuou como CFO por quase nove anos, liderando a transformação da empresa, sua recuperação judicial (Chapter 11) e seu retorno à Bolsa de Ação de Nova York. Antes de ingressar na LATAM, ocupou cargos de alta responsabilidade no setor de energia na Espanha, Itália e América Latina, além de ter trabalhado em banco de investimento. É graduado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica da Argentina e estudou na Harvard Business School e na Booth School of Business da Universidade de Chicago.



Ricardo Bottas

Estrangeiro

Diretor financeiro

Ricardo Bottas é o Diretor Financeiro (CFO) do Grupo LATAM Airlines S.A. desde 2025. Possui quase três décadas de experiência em diversos setores, incluindo auditoria, energia, petróleo e gás, seguros e saúde. Ao longo de sua carreira, ocupou cargos-chave em gestão, controladoria, finanças corporativas, fusões e aquisições e relações com investidores, o que lhe permitiu desenvolver uma visão abrangente do mercado. Nos últimos 12 anos, Ricardo atuou como CEO e CFO de empresas de capital aberto em mercados regulamentados no Brasil, liderando transformações significativas em empresas e setores que operam em ambientes altamente competitivos e desafiadores. É graduado em Administração de Empresas pela Universidade de Salvador, Brasil, e possui MBA em Finanças Corporativas pelo IBMEC, Rio de Janeiro, Brasil.



Emilio del Real

9.908.112-0

Diretor de recursos humanos

Emilio del Real é o Diretor de Recursos Humanos do Grupo LATAM Airlines SA, cargo que ocupa desde agosto de 2005. Antes de ingressar na empresa, foi Gerente de Recursos Humanos da D&S, uma empresa varejista chilena, de 2003 a 2005. De 1997 a 2003, desempenhou diversas funções na Unilever, incluindo Gerente de Recursos Humanos da Unilever Chile e Gerente de Treinamento, Recrutamento e Desenvolvimento de Gestão para a América Latina. Emilio del Real é formado em Psicologia pela Universidade Gabriela Mistral.



Juan Carlos Menció

24.725.433-1

Vice-presidente de assuntos jurídicos e de conformidade

Juan Carlos Menció é Vice-Presidente de Assuntos Jurídicos e Compliance do LATAM Airlines Group SA desde 1º de setembro de 2014. Anteriormente, atuou como Consultor Jurídico para a América do Norte do LATAM Airlines Group SA e suas empresas relacionadas, bem como Consultor Jurídico da Lan Cargos em todo o mundo, cargos que ocupou desde 1998. Antes de ingressar na LAN, trabalhou como advogado em Nova York e na Flórida, representando diversas companhias aéreas internacionais. Menció é graduado em Finanças Internacionais e Marketing pela Escola de Negócios da Universidade de Miami e possui doutorado em Direito pela Universidade Loyola.



Paulo Miranda
Estrangeiro
Diretor de experiência e atendimento ao cliente

Paulo Miranda atua como Vice-Presidente de Clientes desde maio de 2019. Nessa função, ele é responsável pela estratégia de clientes da empresa, pela prestação de serviços e pela gestão da marca. Ele possui mais de 25 anos de experiência no setor de aviação, com vivência profissional nos Estados Unidos, Brasil e Chile.

Antes de ingressar na empresa, ocupou cargos executivos seniores em outras companhias aéreas internacionais. Ao longo de sua carreira, desempenhou funções de liderança nas áreas de finanças, alianças globais e experiência do cliente. É graduado em Administração de Empresas pela Carlson School of Gestão da Universidade de Minnesota.



Hernan Pasman
21.828.810-3
Diretor de operações e manutenção

Hernán Pasman é Diretor de Operações e Manutenção do Grupo LATAM Airlines SA desde outubro de 2015. Desde abril de 2024, também atua como piloto de Aeronave da família Airbus. Ingressou na LAN Airlines em 2005 como chefe de planejamento estratégico e análise financeira nas áreas técnicas. Entre 2007 e 2010, foi Diretor de Operações da LAN Argentina e, em 2011, tornou-se CEO da LAN Colômbia. Anteriormente, Pasman trabalhou como consultor na McKinsey & Company em Chicago e ocupou cargos na Citicorp Equity Investments, Telefónica de Argentina e Motorola de Argentina. É formado em Engenharia Industrial pelo ITBA (1995) e possui MBA pela Kellogg Graduate School of Gestão (2001).



Juliana Rios
Estrangeiro
Diretor de ti e digital

Juliana Ríos é Diretora de Digital e TI do Grupo LATAM Airlines SA desde janeiro de 2021, liderando os esforços de transformação digital da empresa. Com mais de 20 anos de experiência em serviços e tecnologia nos setores financeiro e de aviação, ela se destacou em áreas como transformação de negócios, fusões e aquisições, digitalização, TI e gestão de projetos de grande escala, incluindo a migração para PSS (Sistemas de Suporte ao Cliente). Antes de ingressar no Grupo LATAM Airlines SA, Ríos ocupou um cargo executivo no Banco Santander, no Brasil, onde liderou a estratégia de negócios de varejo e a experiência do cliente, além de gerenciar programas de integração no Brasil, Itália e Holanda. Ela é formada em Administração de Empresas e possui MBA em Gestão Corporativa pelo IBMEC.



Andrés Bianchi
8.867.785-4
CEO do Latam Cargo Group

Andrés Bianchi é CEO do LATAM Carga Group desde 2017, onde gerencia e coordena as atividades de carga aérea das subsidiárias do LATAM Airlines Group SA. Ele ingressou no LATAM Carga Group em 2010 e ocupou diversos cargos de liderança antes de assumir sua função atual, incluindo Vice-Presidente Comercial para a América do Norte, Europa e Ásia, Vice-Presidente da Rede de Carga e Vice-Presidente de Finanças. Antes de ingressar na LATAM Carga, trabalhou como consultor na McKinsey & Company e, entre 2002 e 2006, atuou como Diretor de Relações com Investidores da LAN Airlines. Andrés Bianchi é bacharel em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Chile e possui MBA pela Wharton School da Universidade da Pensilvânia.



Juan José Tohá
16.655.612-0
Diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade

Juan José Tohá é jornalista especializado em sustentabilidade pela Universidade de Oxford e possui mestrado e doutorado em comunicação pela Universidade Autônoma de Barcelona. Ele tem vasta experiência no desenvolvimento e implementação de estratégias de comunicação e na construção de relacionamentos entre organizações e seus stakeholders. Trabalhou no escritório regional da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) para a América Latina e o Caribe, com sede em Santiago, Chile, e também ocupou cargos como gerente de comunicação na Codelco e na BHP América do Sul, entre outras empresas. Em 2019, ingressou no Grupo LATAM Airlines S.A. como diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade, reportando-se diretamente ao CEO e liderando a estratégia corporativa para assuntos públicos, comunicação externa e sustentabilidade.

Remuneração executiva

NCG 519: 3.4.II, 3.4.III DIRETORES EXECUTIVOS, 3.6.XI, 3.6.XI E 3.6.XII GESTÃO DE RISCOS
GRI 2-19, 2-20

O grupo LATAM possui uma política de remuneração aplicável à estrutura salarial de todos os cargos, baseada em uma metodologia de avaliação de funções que utiliza um sistema de pontos e níveis, além de tabelas salariais definidas a partir de pesquisas de mercado. Essa política orienta os diversos ajustes salariais dentro da organização, tanto por mérito quanto por promoções.

O Subcomitê de Liderança, composto por quatro Diretores, é responsável por analisar a estrutura organizacional de alto nível do grupo LATAM e a política de remuneração corporativa. Sua função é garantir que a remuneração esteja alinhada aos objetivos estratégicos da empresa, reconheça o desempenho e a conduta dos executivos e evite a criação de incentivos que possam levar os altos executivos a agir contra os interesses do grupo LATAM, suas políticas, diretrizes e regulamentações aplicáveis.

Nesse contexto, o Subcomitê de Liderança realiza seu trabalho revisando e avaliando modelos e melhores práticas disponíveis no mercado, incluindo exercícios de benchmarking. Com base nisso, analisa questões relacionadas à remuneração antes de submeter as respectivas propostas ao Conselho de administração.

Em conformidade com a legislação aplicável ao grupo LATAM como empresa de capital aberto, especificamente o Artigo 50 bis da Lei das Sociedades Anônimas, o Conselho de administração é responsável pela revisão dos sistemas de remuneração e planos de compensação dos gestores, executivos seniores e funcionários da empresa. Nesse contexto, sempre que uma alteração for proposta, o Vice-Presidente de Recursos Humanos do grupo LATAM deverá apresentá-la ao Conselho de administração.

Sua função é garantir que a remuneração esteja alinhada aos objetivos estratégicos da empresa, reconheça o desempenho e a conduta dos executivos e evite a criação de incentivos que possam levar os altos executivos a agir contra os interesses do grupo LATAM.

Além disso, o Conselho de Administração apresenta um relatório anual ao Conselho de administração sobre a remuneração dos executivos seniores. A LATAM trabalhou com uma consultoria especializada em remuneração para realizar a análise comparativa de mercado da remuneração dos executivos seniores e para desenvolver incentivos de longo prazo. Essas recomendações são posteriormente analisadas pelo Subcomitê de Liderança.

Cabe ressaltar que a política de remuneração não é pública, mas pode ser acessada pelos funcionários por meio do portal interno do grupo. Além disso, nem a política nem as estruturas salariais do CEO e dos executivos seniores estão sujeitas à aprovação dos acionistas.

Em 2025, a remuneração dos executivos totalizou US$ 96.878.617, dos quais US$ 27.024.415 corresponderam à remuneração fixa e US$ 69.854.202 à remuneração variável. Os aumentos em relação a 2024 estão relacionados aos pagamentos de remuneração variável associados ao programa CIP GEM, que será explicado na seção seguinte.

Remuneração de Executivo

	2025		2024	
	US$	**CLP$**	**US$**	**CLP$**
Remuneração fixa	*27.024.415*	*25.082.980.630*	*22.574.793*	*22.070.472.322*
Remuneração variável	*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 (Plano de Incentivo Corporativo)

Com o objetivo de incentivar a retenção de talentos nas empresas do grupo LATAM e no contexto da saída do processo de recuperação judicial (Chapter 11), o Conselho aprovou, em 25 de abril de 2023, a prorrogação de um incentivo extraordinário e excepcional denominado Plano de Incentivo Corporativo (CIP).

O Plano de Remuneração e Benefícios (CIP) inclui incentivos diferenciados para três categorias de funcionários contratados diretamente pelas empresas do grupo LATAM: funcionários não executivos; executivos que não fazem parte da Reunião Executivo Global (GEM); e executivos da GEM. Cada funcionário tem direito apenas ao CIP correspondente à sua categoria. Os termos aplicáveis a cada um desses planos foram comunicados aos respectivos funcionários entre janeiro e dezembro de 2023. Em todos os casos, os funcionários devem ter permanecido em seus cargos até a data de início do benefício para terem direito aos benefícios associados.

Durante o ano de 2025 e até dezembro, o montante acumulado pelo CIP totalizou US$ 78,79 milhões, o qual está registrado na rubrica de Despesas Administrativas da Demonstração Consolidada do Receitas por função. Em dezembro de 2025, o saldo provisionado do plano atingiu US$ 152,6 milhões.

Para uma descrição detalhada, consulte a Nota 2.17 (Benefícios aos Empregados) das demonstrações financeiras consolidadas auditadas.

CIP GEM

O grupo LATAM implementou um programa de retenção e alinhamento de talentos para executivos da Gestão Executivo do Grupo (GEM), categoria que inclui o CEO, bem como funcionários em cargos como vice-presidentes ou diretores. Este programa permite que os participantes optem por pagamentos em dinheiro vinculados a Unidades de Remuneração, cujo valor de referência é considerado equivalente ao valor de uma ação da LATAM Airlines Group SA.

Consequentemente, quando essas Unidades forem adquiridas, elas conferem ao funcionário o direito de receber um pagamento em dinheiro determinado pela multiplicação do número de Unidades adquiridas pelo valor da ação correspondente da LATAM Airlines Group S.A., de acordo com as regras do CIP GEM. As Unidades incluídas neste programa são as seguintes:

Unidades de Ações de Retenção (RSUs)

As Unidades de Ações de Retenção (RSUs) correspondem às unidades associadas ao tempo de serviço de um funcionário no grupo LATAM e, portanto, seu acúmulo está vinculado ao passar do tempo. No total, o Programa de Incentivo à Carreira (CIP) inclui até 2.346.862.183 RSUs, que são parcialmente liberadas de acordo com os marcos definidos no programa.

De forma geral, as RSUs (Unidades de Ações Restritas) podem ser pagas em três parcelas, equivalentes a um terço cada, nos meses 24, 36 e 42 a partir da data de saída do grupo LATAM do processo de recuperação judicial sob o Capítulo 11 dos Estados Unidos da América (a "Data de Saída"). Essa acumulação está sujeita à ocorrência de um evento desencadeador associado ao volume de transações de títulos emitidos pela LATAM Airlines Group S.A., conforme estabelecido no CIP (Evento Desencadeador de Volume ou "EDV").

O número de RSUs efetivamente concedidas em cada data será determinado com base nos recursos líquidos acumulados provenientes de um VTE, de acordo com o chamado "Fator Pro Rata". Não obstante o exposto, o CIP GEM inclui um mecanismo de "Aquisição Mínima Garantida", pelo qual uma porcentagem das RSUs é concedida em determinadas datas, mesmo na ausência de um VTE, desconsiderando quaisquer RSUs que possam ter sido concedidas anteriormente.

Unidades de Participação no Desempenho (PSUs)

As Unidades de Ações de Desempenho (PSUs) correspondem a unidades associadas tanto ao tempo de serviço do funcionário no grupo LATAM quanto ao desempenho da empresa, medido pelo preço das ações. Assim como as Unidades de Ações Restritas (RSUs), seu acúmulo está vinculado ao passar do tempo, incorporando adicionalmente o valor de mercado das ações da LATAM Airlines Group SA, pressupondo um mercado líquido. Na ausência de tal mercado, o preço da ação é determinado com base em transações representativas.

No total, o CIP contempla até 4.251.780.158 PSUs, que são efetivadas em parcelas. Como regra geral, as PSUs podem ser contabilizadas em três parcelas equivalentes a um terço cada, nos meses 24, 36 e 42 a partir da Data de Saída, sujeitas a (i) ocorrência de uma VTE e (ii) a relação entre o preço líquido das vendas derivado de uma VTE e o preço por ação correspondente ao aumento de capital aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas de 5 de julho de 2022 (Preço ERO: US$ 0,01083865799) ser igual ou superior a 50%.

O número de Unidades de Ações de Desempenho (PSUs) efetivamente concedidas dependerá tanto do Fator Pro Rata quanto da relação Preço Líquido/Preço ERO. Consequentemente, as PSUs representam um benefício potencial e não garantido.

Adicionalmente, o programa inclui uma opção alternativa que permite que até 50% das Unidades de Ações de Desempenho (PSUs) sejam concedidas quando o retorno por ação, expresso como uma porcentagem do Preço ERO, atingir ou exceder 160%, desde que isso ocorra até o 60º mês a partir da Data de Saída. Especificamente, 25% das PSUs podem ser concedidas ao atingir um retorno igual ou superior a 160%, e outros 25% ao atingir um retorno igual ou superior a 200%. O número de PSUs concedidas sob esta opção dependerá de quando esses níveis de retorno forem atingidos. As PSUs não acumuladas sob esta opção permanecerão elegíveis para resgate de acordo com as regras gerais do Programa de Investimento em Ações (CIP).

Em todos os casos, os respectivos funcionários devem ter permanecido como tal no grupo LATAM na data de aquisição correspondente para terem acesso a esses benefícios.

Plano de Gestão e Proteção (MPP)

Adicionalmente, certos executivos da GEM têm direito a receber um pagamento fixo e garantido em dinheiro, denominado Plano de Proteção da Gestão (MPP), de acordo com as condições estabelecidas no Plano de Reorganização aprovado e confirmado no âmbito do Processo de Recuperação Judicial (Capítulo 11). Este pagamento é efetuado em três parcelas: 33% no 18º mês, 34% no 24º mês e 33% no 30º mês, a contar da Data de Saída.

Além disso, os funcionários elegíveis para o MPP podem se qualificar para um número limitado de RSUs adicionais, chamadas de “RSUs baseadas no MPP”. No total, o CIP prevê até 1.438.926.658 RSUs baseadas no MPP, que, em geral, acumulam-se sob os mesmos termos e condições das RSUs e podem ser pagas em três parcelas nos meses 18, 24 e 30 a partir da data de desligamento.

Tratamento contábil

Considerando as características do programa, ele foi contabilizado de acordo com a IFRS 2 (Pagamento baseado em ações) e classificado como uma indenização em dinheiro. Consequentemente, seu valor justo é reconhecido como um passivo, incluído nas contas a pagar, outros pagamentos e provisões para benefícios não circulantes a empregados. Esse passivo é atualizado na data de encerramento de cada demonstração financeira, reconhecendo seu efeito sobre os resultados do período na rubrica Despesas Administrativas da Demonstração Consolidada do Receitas por função.

O valor justo do programa é determinado com base no valor atual e na melhor estimativa do valor futuro das ações da LATAM Airlines Group SA, multiplicado pelo número de unidades base concedidas. Essa estimativa é feita considerando o Plano de Negócios da empresa e seus principais indicadores, como EBITDAR e dívida líquida ajustada.



DIRETRIZES CORPORATIVAS

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

Mais informações
Manual de Práticas de Governança Corporativa
Código de conduta
Política Anticorrupção Corporativa
Política para o Controle de Transações com Partes Relacionadas
Código de conduta para Terceiros e Intermediários Terceiros

Diretrizes para o funcionamento da governança corporativa

NCG 519: 2.3.4.III AÇÕES, SUAS CARACTERÍSTICAS E DIREITOS, 3.1.I, 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.5. ADESÃO A CÓDIGOS NACIONAIS OU INTERNACIONAIS, 3.6.VII GESTÃO DE RISCOS

A empresa controladora do grupo LATAM é a LATAM Airlines Group SA, uma empresa de capital aberto cujas ações são registradas na Comissão do Mercado Financeiro do Chile (CMF). As ações da LATAM Airlines Group SA são negociadas na Bolsa de Ação de Santiago e na Ação Eletrônica do Chile, bem como na Bolsa de Ação de Nova York por meio de recibos de depósito americanos (ADRs).

Nesse contexto, o modelo de governança corporativa do grupo LATAM é regido pelas normas vigentes, incluindo as disposições da Lei do Mercado de Valores Mobiliários (nº 18.045), da Lei das Sociedades Anônimas (nº 18.046), das normas e padrões da CMF, das normas da Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC) e das normas específicas dos cinco países em que mantém operações domésticas: Chile, Brasil, Peru, Colômbia e Equador.

Além disso, o grupo LATAM promove a adoção de boas práticas de governança corporativa por meio da revisão contínua de normas nacionais e internacionais, avaliando sua relevância e aplicabilidade em um contexto operacional caracterizado por múltiplas jurisdições e diversos marcos regulatórios. Nesse sentido, possui um Manual de Práticas de Governança Corporativa, publicado originalmente em 2019 e recentemente atualizado, cujo objetivo é estabelecer os princípios que norteiam as operações do Conselho de administração e torná-las transparentes para o mercado.

Este Manual define a base dos procedimentos implementados para a incorporação contínua das melhores práticas de governança e está disponível tanto para os colaboradores do grupo, através do site interno, quanto para o mercado, acionistas e demais partes interessadas, através do site corporativo.

Em consonância com o exposto acima, o Manual de Práticas de Governança Corporativa incorpora princípios extraídos de códigos internacionais amplamente reconhecidos, como o Código de Governança Corporativa do Reino Unido e os Princípios de Governança Corporativa da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) e do G20, bem como as regulamentações anticorrupção locais aplicáveis. Contudo, o grupo LATAM não é formalmente signatário de nenhum código específico nesta área.

Esta abordagem responde à necessidade de manter uma estrutura de governança flexível que permita a incorporação de práticas eficazes, consistentes com a estrutura e as operações gerais do grupo. Além disso, o LATAM Airlines Group SA possui um Código de conduta, classificado como Política Corporativa e aprovado pelo Conselho de administração, que incorpora os princípios mais relevantes dessas normas nacionais e internacionais.

O atual Código de conduta foi aprovado pelo Conselho de administração

em sessão extraordinária nº 238, realizada em 22 de fevereiro de 2024, e aplica-se a todos os funcionários, colaboradores e diretores do grupo LATAM, em suas empresas, subsidiárias, filiais e escritórios.

Por sua vez, o grupo LATAM possui um conjunto de políticas e diretrizes corporativas complementares que, em conjunto, orientam a conduta dos colaboradores de acordo com os princípios de ética, integridade, transparência, responsabilidade e prevenção de atividades ilícitas como corrupção, suborno, práticas anticoncorrenciais e lavagem de dinheiro. Essas questões são abordadas em diversas políticas — incluindo a Política de Sustentabilidade do grupo LATAM — permitindo uma gestão mais eficaz e especializada de cada área.

Essa abordagem promove a consistência entre os diferentes instrumentos corporativos, evitando a concentração de conteúdo diverso em um único documento e facilitando tanto sua atualização quanto sua aplicação em uma organização que opera em múltiplas jurisdições. Nesse contexto, o grupo LATAM avalia continuamente a incorporação de práticas adicionais de governança corporativa, incluindo a possível adesão a códigos nacionais ou internacionais.

O Código de conduta do grupo LATAM aplica-se a todos os seus colaboradores e funcionários, incluindo os Diretores, em todas as suas empresas, subsidiárias, filiais e escritórios. O Programa de Compliance , gerido pela área de Compliance da Vice-Presidência de Assuntos Jurídicos e Compliance, lidera os processos de monitoramento, controle e melhoria contínua do sistema.

Na área de avaliação da governança corporativa, o grupo LATAM utiliza como referência os resultados obtidos na dimensão “Governança Corporativa” da Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA) da S&P Global, uma avaliação externa periódica que permite a identificação sistemática de pontos fortes e lacunas em áreas como a estrutura e o funcionamento do Conselho de administração, ética e compliance, gestão de riscos e mecanismos de transparência. Os resultados da CSA constituem um insumo fundamental para a definição de planos de melhoria contínua e para o alinhamento das práticas de governança corporativa com os padrões internacionais. Isso é complementado pela função de Auditoria Interna, que avalia, de forma objetiva e independente, entre outros aspectos, a eficácia dos processos de governança corporativa; pela revisão contínua das normas nacionais e internacionais realizada pelo grupo por meio da implementação de seu Manual de Práticas de Governança Corporativa; e pelos relatórios semestrais do Programa de Compliance ao Conselho de administração e ao Comitê de Diretores, que permitem o monitoramento contínuo do cumprimento das diretrizes corporativas.

Sanções

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR: 8.1 EM RELAÇÃO AOS CLIENTES, 8.2 EM RELAÇÃO AOS SEUS FUNCIONÁRIOS E 8.4 À LIVRE CONCORRÊNCIA, 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-520A.1

As empresas do grupo LATAM possuem políticas e controles internos para prevenir e detectar o descumprimento de normas regulatórias relacionadas aos direitos de seus funcionários e clientes, ou que possam afetar a livre concorrência. Nesse sentido, são oferecidos diversos programas de treinamento para capacitar os funcionários sobre esses assuntos, e as empresas do grupo contam com assessoria jurídica contínua, tanto interna quanto externa, para garantir a conformidade com as normas vigentes, com monitoramento constante para prevenir o descumprimento e assegurar que os procedimentos internos estejam ajustados às regulamentações aplicáveis.

Mais informações sobre esses sistemas e controles estão disponíveis nas seções Ética e Compliance, Canal Confidencial e Programa de Compliance de Fornecedores e Intermediários Terceirizados (TPI).

Concorrência

Durante o ano de 2025, não houve sanções aplicáveis nem perdas monetárias resultantes de processos judiciais relacionados com a livre concorrência ou com as regras da concorrência desleal.

A forma como as questões relacionadas à livre concorrência e à concorrência desleal são gerenciadas é abordada na seção “Ética e Compliance” deste mesmo capítulo e, atualmente, não é considerada um risco material para o grupo LATAM.

Consumidor

Durante o ano de 2025, o número de sanções aplicáveis contra a LATAM Airlines Group S.A. e/ou qualquer uma de suas afiliadas no Chile, em relação à Lei nº 19.496 de Proteção dos Direitos do Consumidor, foi de 34. No caso das subsidiárias relacionadas nos países onde o grupo LATAM opera, as sanções aplicáveis associadas à legislação equivalente à referida lei totalizaram 200.

O montante total das sanções indicadas nesta seção representou um valor agregado de CLP$ 624.169.041.

Trabalho

Durante o ano de 2025, o número de sanções laborais aplicáveis contra o Grupo LATAM Airlines S.A. e/ou qualquer uma de suas afiliadas no Chile foi de 30. Enquanto isso, nas afiliadas relacionadas nos territórios onde o grupo LATAM opera, as sanções laborais aplicáveis totalizaram 75. O valor total associado às sanções indicadas nesta seção foi de CLP$ 251.359.187.

Durante o período em análise, apenas o Chile, a Colômbia, o Equador e o Brasil foram alvo de ações de proteção trabalhista, sem que até o momento tenham sido registradas quaisquer sanções efetivas.

Mais informações
Consulte as seções: Ética e Compliance (página 57), Canal Confidencial (página 60), Programa de Compliance de Fornecedores e intermediários terceirizados (TPIs) (página 204).

Conflito de interesses

NCG 519: 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.6.XIII GESTÃO DE RISCOS E 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULATÓRIA – 8.5 OUTROS
GRI 205-3, 2-15

O grupo LATAM possui um processo interno formal para identificar e gerenciar potenciais conflitos de interesse. Nesse contexto, todos os candidatos que se inscrevem para vagas na empresa devem preencher uma Declaração de Conflito de Interesse antes da contratação. Além disso, os funcionários do grupo devem atualizar periodicamente essa declaração como parte do curso obrigatório sobre o Código de conduta — ministrado a cada dois anos — e sempre que um potencial conflito for identificado.

Embora não exista um treinamento específico e dedicado a conflitos de interesse, esse tema é abordado em todos os programas de treinamento conduzidos pelo departamento de Compliance, incluindo o curso de Código de conduta, o curso de Governança Corporativa e outras sessões de treinamento específicas. Além disso, o formulário de declaração e atualização de conflitos de interesse está disponível e é mencionado diretamente no curso de Código de conduta.

Em relação a terceiros, o Código de conduta para Fornecedores e Intermediários Terceirizados estabelece as diretrizes aplicáveis nesta matéria, exigindo a resposta a um questionário específico sobre conflitos de interesse como parte do processo de vinculação e avaliação.

Nos casos em que for identificado um potencial ou real conflito de interesses — seja em relação a candidatos, colaboradores ou fornecedores — a situação é analisada pela equipe de Compliance e encaminhada às autoridades competentes para análise e resolução.

Os candidatos devem preencher uma Declaração de Conflito de Interesses antes de serem contratados.

Além disso, os funcionários do grupo LATAM devem solicitar autorização prévia para reuniões não rotineiras com concorrentes ou autoridades públicas. Esse processo é gerenciado pelo Sistema de Aprovação, administrado pelo departamento de Compliance, e envolve o envio de uma solicitação juntamente com a pauta da reunião, que deve ser previamente aprovada pelo departamento Jurídico.

Com relação ao Conselho de administração, o Código de conduta — classificado como Política Corporativa — inclui disposições específicas sobre conflitos de interesse e deve ser revisado e aprovado pelo próprio Conselho. De acordo com a Política de Integração de Novos Conselheiros, cada novo Conselheiro recebe, ao ingressar no Conselho, o conjunto atual de documentos corporativos, incluindo o Código de conduta. Qualquer atualização, renovação ou modificação deste documento deve ser aprovada pelo Conselho.

Adicionalmente, o grupo mantém uma Política de Prevenção de Crimes Corporativos atualizada, visando prevenir crimes como suborno, lavagem de dinheiro, financiamento do terrorismo, receptação de bens roubados, conflitos de interesse, corrupção entre particulares, apropriação indébita e abuso de confiança, entre outros, em conformidade com a Lei Chilena nº 20.393 e suas alterações. Durante o ano de 2025, o grupo LATAM não registrou nenhuma sanção relacionada a essa legislação.

Transações entre partes relacionadas

O grupo LATAM possui uma Política de Controle de Transações com Partes Relacionadas, aplicável à empresa matriz, a todas as suas afiliadas e a todos os seus membros, incluindo diretores e funcionários. Esta política foi devidamente atualizada em 2024, em conformidade com as alterações regulamentares aplicáveis, e aprovada pelo Conselho de administração.

Esta política estabelece que as transações com partes relacionadas devem ser conduzidas em conformidade com a legislação aplicável, de acordo com as condições de mercado vigentes no momento da transação, e devem necessariamente contribuir para os melhores interesses da empresa. Estipula ainda que, quando apropriado, essas transações devem ser analisadas pelo Conselho de administração e pelo Comitê de auditoria, e aprovadas pelo Conselho de administração ou pela Assembleia Geral de Acionistas, conforme o caso.

Adicionalmente, em 8 de janeiro de 2024, a Comissão do Mercado Financeiro (CMF) publicou a Regra Geral nº 501, que estabelece: (i) as condições mínimas que as políticas para transações rotineiras com partes relacionadas devem cumprir, a fim de facilitar a aprovação desses tipos de transações; e (ii) a obrigação de divulgar publicamente, em janeiro e julho de cada ano, todas as transações com partes relacionadas realizadas durante o semestre imediatamente anterior. Esta regra entrou em vigor em setembro de 2024.

Neste contexto, em 8 de agosto de 2024, e de acordo com as disposições da Regra Geral nº 501, o Conselho de administração, seguindo a recomendação do Comitê de Diretores, aprovou modificações à (i) Política de Operações Regulares com Partes Relacionadas do Grupo LATAM Airlines SA e (ii) Política de Controle de Operações com Partes Relacionadas do grupo LATAM e suas afiliadas.

Em decorrência do exposto e em conformidade com as novas regulamentações, o grupo publicou seu primeiro Relatório de Transações com Partes Relacionadas (RPT). Este relatório, juntamente com a Política sobre Transações Rotineiras com Partes Relacionadas, está disponível no site corporativo da LATAM, na seção de Relações com Investidores. Esses relatórios continuarão a ser publicados semestralmente, conforme exigido pela regulamentação.

As Demonstrações Financeiras Consolidadas para o exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2025 apresentam as transações realizadas durante o ano de 2025 entre o grupo LATAM e suas afiliadas. Para mais detalhes, consulte a seção “Relatórios Financeiros”.

Contribuições políticas

NCG 519: 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
GRI 415, 3-3: 205

As principais diretrizes que regulamentam as contribuições políticas permitidas pelo grupo LATAM estão estabelecidas na Política Corporativa Anticorrupção, em vigor desde 2024, após a revogação da política anterior sobre o assunto.

Esta política define expressamente os princípios, restrições e controles aplicáveis a este tipo de contribuição, em consonância com o atual quadro regulamentar e com os compromissos do grupo LATAM com a ética, a integridade e a conformidade.

Ética e conformidade

NCG 519: 3.2.IX. CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.6.VIII GESTÃO DE RISCOS, 3.1.III ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
GRI 2-25, 205-2, 205-3

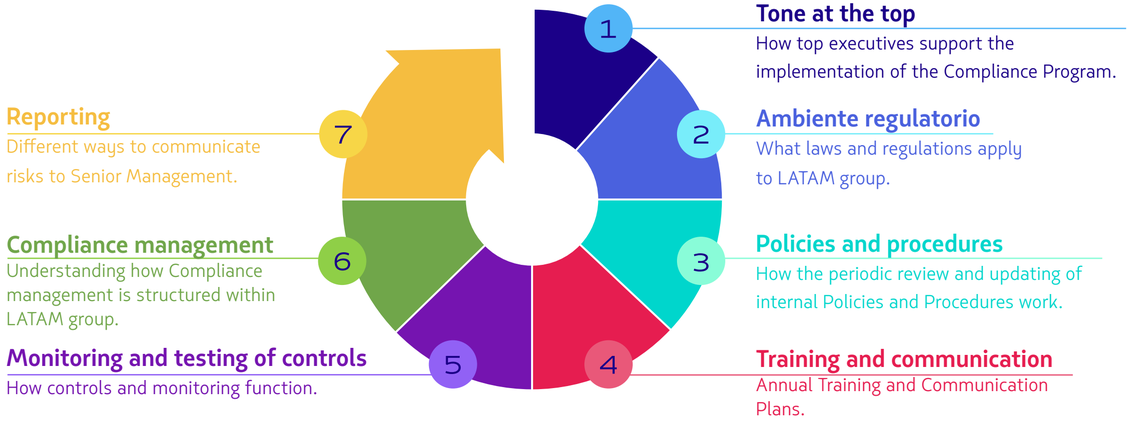
Todos os colaboradores do grupo LATAM recebem treinamento sobre integridade e diretrizes de conformidade ao ingressarem na empresa, como parte do processo de integração. Além disso, a programação anual de treinamentos para as diversas equipes inclui conteúdo relacionado à ética, prevenção da corrupção e concorrência leal. Há também um treinamento específico sobre o Código de conduta do grupo LATAM, que é obrigatório e deve ser renovado a cada dois anos.

Programa de Compliance

O Diretor de Compliance apresenta relatórios semestrais ao Conselho de administração, ao Conselho de administração e/ou ao Comitê de auditoria, e periodicamente ao Comitê executivo , sobre a gestão do Programa de Compliance , incluindo suas principais conquistas, riscos e ações de acompanhamento. Essas sessões de apresentação de relatórios são realizadas periodicamente durante os meses de março e setembro de cada ano.

Em 2016, o grupo LATAM criou o Programa de Embaixadores de Compliance, que visa ter representantes de compliance em todas as áreas do grupo, independentemente de sua posição ou função. Esses embaixadores ajudam a promover uma cultura de compliance, orientam outros funcionários, identificam oportunidades de melhoria e encaminham ou reportam casos ao departamento de Compliance quando necessário. Atualmente, o programa conta com mais de 400 embaixadores de compliance em todo o mundo.

Durante o ano de 2025, 100% do Conselho de administração, 80% do Comitê executivo (COMEX) e 96% dos funcionários terão concluído o treinamento obrigatório sobre o Código de conduta.



Sistemas e procedimentos de Compliance

O sistema de Compliance do grupo LATAM reforça seu compromisso com a integridade e a ética, vinculando a remuneração de determinadas posições-chave a indicadores específicos de compliance. Nesse sentido, a Vice-Presidência de Assuntos Jurídicos e Compliance e o Departamento de Auditoria Interna possuem incentivos atrelados ao alcance de metas definidas. No caso do Departamento de Auditoria Interna, parte do incentivo de desempenho de curto prazo (anual) está condicionada à melhoria dos controles internos. Da mesma forma, na área Jurídica, certos indicadores de compliance — como a gestão do Código de conduta e do Canal Confidencial — estão entre os KPIs que impactam diretamente a remuneração dos colaboradores.

Integração da Compliance e do Código de conduta na avaliação de desempenho

O sistema de avaliação de desempenho do grupo inclui uma avaliação de competências aplicável a todos os colaboradores. Dentro dessa estrutura, a conformidade é considerada um comportamento-chave na competência “Comportamento Seguro”. Espera-se que os Colaboradores demonstrem comportamentos alinhados ao Código de conduta, bem como às políticas e procedimentos que salvaguardam a segurança do grupo LATAM, priorizando a segurança das pessoas, dos clientes, das informações e da infraestrutura em suas tomadas de decisão.

Auditorias periódicas do programa de Compliance

NCG 519: 3.6.XIII GESTÃO DE RISCOS

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM continuou a implementar seu Modelo de Prevenção ao Crime atualizado para incorporar as mudanças regulatórias introduzidas pela Lei nº 21.595 (Lei de Crimes Econômicos) até a Lei nº 20.393 sobre a Responsabilidade Penal das Pessoas Jurídicas, integrando-as às suas políticas e ao Programa de Compliance . Como parte desse processo, a Política Corporativa de Prevenção ao Crime, aprovada pelo Conselho de administração, permaneceu em vigor.

De acordo com a legislação vigente, as certificações para o modelo deixaram de ser aplicáveis, sendo agora obrigatórias auditorias periódicas por entidades independentes. Nesse contexto, está prevista uma auditoria para 2026, em conformidade com a Política de Prevenção de Crimes Corporativos, que estipula que tais auditorias sejam realizadas a cada dois anos, respeitando a flexibilidade legal quanto à sua frequência.

Âmbito do Programa de Compliance

No âmbito do Programa de Compliance, os fornecedores são informados e têm acesso ao Código de conduta para Terceiros e Intermediários Terceirizados no início da relação comercial, além de se comprometerem com as cláusulas anticorrupção incorporadas nos contratos e pedidos de compra.

Durante o ano de 2025, não foram registrados casos de corrupção. Para esses fins, o grupo LATAM utiliza a definição de corrupção estabelecida na Lei de Práticas de Corrupção no Exterior (FCPA), segundo a qual ocorre um ato de corrupção quando há uma oferta, promessa, autorização ou realização de pagamento a um funcionário público com a intenção de induzi-lo a abusar de sua posição oficial, sem que isso seja necessário para que o ato alcance seu objetivo.

Durante o período em análise, o grupo não registrou nenhuma sanção, seja ela efetiva ou pendente, relacionada à Lei nº 20.393 sobre Responsabilidade Penal das Pessoas Jurídicas.

Os Fornecedores são informados e recebem o Código de conduta para Terceiros e Intermediários no início da relação comercial.

Assédio e violência no local de trabalho

NCG 519: 5.5 ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA, 8.2 EM RELAÇÃO AOS SEUS TRABALHADORES
GRI 406-1

O Código de conduta do grupo LATAM também proíbe todas as formas de assédio no local de trabalho, assédio sexual e violência no trabalho, e estabelece mecanismos para encaminhar e relatar quaisquer incidentes por meio do Canal Confidencial.

Além disso, cada país em que o grupo LATAM opera possui seus próprios protocolos relativos a assédio no local de trabalho, assédio sexual e violência. No caso do Chile, esses processos estão descritos no Regulamento Interno de Ordem, Higiene e Segurança, em conformidade com a legislação local vigente. Todas as denúncias recebidas foram tratadas de acordo com os procedimentos estabelecidos em cada jurisdição.

Em relação a conflitos de interesse, foram registrados 20 casos durante o período. Em resposta a esses casos, o grupo LATAM realizou revisões de processos e fortaleceu seus sistemas de controle, auditoria e treinamento como medidas de mitigação, além de aplicar as sanções correspondentes de acordo com a legislação trabalhista local vigente.

Além disso, o grupo LATAM oferece treinamento contínuo aos seus funcionários sobre assédio no local de trabalho, assédio sexual e violência, como parte do treinamento associado ao seu Código de conduta. Nesse contexto, sessões de treinamento específicas sobre esses temas foram realizadas durante 2025 e continuarão a fazer parte do processo de integração e treinamento contínuo para novos funcionários.

Canal de Reclamações do Chile (Lei nº 21.643)

NCG 519: 5.5 ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA

	Reclamações apresentadas à organização		**Denúncias apresentadas à Direção do Trabalho[1]**		**Origem[2]**	
Sexo da pessoa que apresentou a queixa:	*Mulher*	*Homem*	*Mulher*	*Homem*	*Originário*	*Não aplicável*
Número de denúncias de assédio sexual	*6*	*1*	*0*	*0*	*4*	*3*
Número de denúncias de assédio no local de trabalho	*10*	*5*	*4*	*0*	*6*	*9*
Número de denúncias de violência no local de trabalho.	*1*	*2*	*1*	*0*	*0*	*3*
Total	***17***	***8***	***5***	***0***	***10***	***15***

[1] *A Direção do Trabalho ou outra organização equivalente.*
[2] *As investigações realizadas pela Direção do Trabalho não chegaram a conclusões e, portanto, não estão incluídas neste item.*

Os Colaboradores receberam treinamento sobre o protocolo de prevenção ao assédio sexual, assédio moral e violência no local de trabalho, bem como sobre o procedimento de investigação e aplicação de sanções.

NCG 5.5 ASSÉDIO NO LOCAL DE TRABALHO, ASSÉDIO SEXUAL E VIOLÊNCIA

	Percentage (%) of employees trained in Chile
Alta Gestão	*82%*
Gestão	*90%*
Liderança	*90%*
Operador	*94%*
Força de vendas	*97%*
Administrativo	*91%*
Outros profissionais	*93%*
Outros técnicos	*90%*
Total	***91%***

Nota: O grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.

Canal de Denúncias do Grupo LATAM

NCG 519: 3.6.IX GESTÃO DE RISCOS
GRI 2-16, 2-25, 2-26

O grupo LATAM possui um Canal Confidencial destinado a receber denúncias relacionadas a possíveis violações das normas legais e internas vigentes, infrações ao Código de conduta, irregularidades trabalhistas, situações de discriminação, assédio moral ou sexual no trabalho, fraude, atos de corrupção, suborno, entre outros assuntos.

Este canal está disponível para todas as partes interessadas do grupo LATAM e permite o envio de denúncias anônimas, em conformidade com as regulamentações locais aplicáveis, salvaguardando sempre o princípio da não retaliação para aqueles que denunciam de boa-fé.

O Canal Confidencial está hospedado em uma plataforma gerenciada por um provedor independente e é acessível publicamente através do site do grupo LATAM. Além disso, o acesso está disponível em diversas plataformas corporativas, como o Portal LATAM e a página de Relações com Investidores (seção Links Rápidos), e sua existência é comunicada regularmente por meio de e-mails enviados pelo departamento de Comunicação Interna, bem como por meio de comunicados periódicos emitidos pelo departamento de Compliance para sua rede de embaixadores.

Além disso, a existência e a utilização do Canal Confidencial são reforçadas por diversas políticas corporativas, incluindo o Código de conduta, a Política Anticorrupção e o Código de conduta para Fornecedores e Intermediários Terceirizados, que estabelecem expressamente o dever de denúncia. O acesso ao canal também está previsto nos contratos de trabalho e nos contratos de prestação de serviços com fornecedores e terceiros.

Quando uma denúncia é registrada, o sistema fornece um número de identificação que permite ao denunciante acompanhar o andamento do seu caso. As informações disponíveis se limitam ao status do processo — aberto, em investigação ou encerrado — sem divulgar detalhes sobre quaisquer sanções aplicadas aos indivíduos denunciados.

As investigações decorrentes de reclamações recebidas pelo Canal Confidencial são conduzidas internamente pela equipe de Compliance, com o apoio dos departamentos de Recursos Humanos, Jurídico ou outros departamentos relevantes, dependendo da natureza do caso.

Por fim, o Canal Confidencial é alvo de promoção contínua por meio de treinamentos, cursos de e-learning e comunicações regulares, com o objetivo de reforçar seu conhecimento, uso e confiança entre todas as partes interessadas do grupo LATAM.

Canal de Denúncias do Grupo LATAM

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

	Países de língua espanhola[1]		Brasil			
Tipo de reclamação	Queixas apresentadas	Reclamações recebidas	Queixas apresentadas	Reclamações recebidas	Total de reclamações apresentadas	Total de reclamações recebidas
Corrupção ou suborno	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Discriminação	*5*	*1*	*58*	*7*	*63*	*8*
Assédio no local de trabalho	*64*	*18*	*423*	*77*	*487*	*95*
Assédio sexual	*19*	*10*	*62*	*20*	*81*	*30*
Confidencialidade da informação ou política de privacidade	*2*	*1*	*10*	*3*	*12*	*4*
Conflitos de interesse	*10*	*5*	*76*	*16*	*86*	*21*
Lavagem de dinheiro ou uso de informações privilegiadas	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*

[1] *"Outros" inclui outros países da América Latina, Europa, América do Norte (EUA, México, etc.), Caribe e Oceania.*

Colaboradores treinados[1] no Código de conduta até 2025

NCG 519: 3.6.IX GESTÃO DE RISCOS

GRI 205-2

	Brasil	Chile	Colômbia	Equador	Estados Unidos[2]	Peru	Outros	Grupo LATAM
Alta Gestão	*87%*	*89%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*	*90%*
Gestão	*92%*	*96%*	*96%*	*78%*	*100%*	*92%*	*89%*	*94%*
Liderança	*95%*	*93%*	*89%*	*91%*	*92%*	*91%*	*95%*	*94%*
Operador	*98%*	*94%*	*97%*	*99%*	*90%*	*97%*	*95%*	*97%*
Força de vendas	*96%*	*97%*	*90%*	*78%*	*N/A*	*98%*	*85%*	*96%*
Administrativo	*95%*	*96%*	*95%*	*100%*	*100%*	*95%*	*89%*	*95%*
Outros profissionais	*93%*	*96%*	*98%*	*100%*	*97%*	*96%*	*89%*	*95%*
Outros técnicos	*99%*	*90%*	*95%*	*96%*	*100%*	*95%*	*96%*	*96%*
Total	***98%***	***93%***	***96%***	***96%***	***96%***	***95%***	***94%***	***96%***

[1] *Esta percentagem não inclui os funcionários que se encontram em licença médica permanente.*
[2] *Percentagem baseada nos funcionários a quem o curso é disponibilizado, ou seja, os funcionários contratados diretamente pelo grupo LATAM.*

Categorias funcionais

- Alta administração: CEOs, vice-presidentes e diretores.
- Gestão: Gerentes seniores, gerentes e assistentes de gerência.
- Chefes de área de Gestão e chefes de departamento.
- Operador de operações de Carga , manutenção, aeroporto e centro de controle de operações.
- Equipe de Vendas, Operações de Vendas e Atendimento ao Cliente.
- Atividades de apoio administrativo e função geral.
- Outros profissionais: Gerência intermediária em atividades de apoio.
- Outros técnicos, tripulação de comando e tripulação de cabine.

Nota: O grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.



Gestão de riscos

NCG 519: 3.6.I, 3.6.III, 3.6.IV, 3.6.V, 3.6.VI GESTÃO DE RISCOS
GRI 3-3

No grupo LATAM, a gestão de riscos e a governança baseiam-se na Política Abrangente de Gestão de Riscos, que estabelece uma estrutura transversal para lidar com os riscos associados à sustentabilidade, à continuidade operacional, aos clientes, às finanças e à reputação. Este instrumento define funções, responsabilidades e diretrizes essenciais que permitem uma gestão consistente e sistemática, alinhada aos objetivos estratégicos da organização.

Em linha com essa abordagem, durante 2025, o grupo LATAM continuou a fortalecer seu modelo de gestão de riscos, visando aumentar seu nível de maturidade na identificação, avaliação e mitigação de riscos relevantes. Esses avanços focaram na melhoria da qualidade, rastreabilidade e pontualidade das informações disponíveis para a alta administração e o Conselho de administração, contribuindo para uma tomada de decisão mais informada e estrategicamente alinhada.

Entre as principais conquistas durante esse período, destacam-se o fortalecimento da governança de riscos por meio de uma maior integração da estrutura de tolerância ao risco com os processos de planejamento estratégico, orçamento e monitoramento de desempenho. Além disso, a interação com o Conselho de administração e o Comitê de auditoria foi aprimorada, reforçando a consistência, a rastreabilidade e o monitoramento dos riscos de negócios mais críticos.

Nesse contexto, em 2025, o grupo realizou uma avaliação externa da maturidade de seu modelo de gestão de riscos, desenvolvido pela Deloitte, com o objetivo de obter uma perspectiva independente sobre o nível de desenvolvimento do sistema e seu alinhamento com as melhores práticas internacionais. Esse exercício incluiu um diagnóstico abrangente e a definição de um roteiro com recomendações priorizadas, visando fortalecer progressivamente a gestão de riscos e sua integração à estratégia corporativa, considerando critérios de criticidade, complexidade de implementação, impacto esperado e horizonte temporal.

Vale ressaltar que, em 2025, o grupo LATAM fortaleceu seu sistema de Indicadores-Chave de Risco (KRI) para aprimorar a capacidade de alerta precoce e o monitoramento oportuno dos principais riscos corporativos. Esse fortalecimento proporcionou informações mais consistentes e acionáveis para apoiar a tomada de decisões, reforçando o acompanhamento dos riscos críticos e sua evolução ao longo do tempo, em conformidade com a estrutura abrangente de gestão de riscos do grupo.

Ao longo de 2025, o grupo LATAM incorporou progressivamente ferramentas de modelagem de cenários e exercícios de teste de estresse em seu modelo de gestão de riscos, integrando-os sistematicamente como insumos para a avaliação e gestão dos riscos relevantes. O objetivo era fortalecer a antecipação e a avaliação dos potenciais impactos no desempenho dos negócios. Essas práticas foram aplicadas principalmente nas áreas financeira e operacional, bem como na análise de cenários macroeconômicos relevantes. Isso permitiu ao grupo avaliar sua resiliência a diferentes contextos de risco e apoiar a tomada de decisões estratégicas e financeiras alinhadas à sua tolerância ao risco definida. Além disso, pelo menos uma vez por ano, a equipe de Riscos apresenta ao Conselho de administração uma atualização abrangente sobre os principais riscos da Companhia, o contexto em que surgem e a metodologia utilizada para calcular o risco residual. Isso proporciona aos conselheiros a oportunidade de fazer perguntas que lhes permitam obter uma compreensão mais profunda da gestão de riscos do grupo LATAM e seu impacto na estratégia corporativa.

Ao longo de 2025, a área de Risco do Grupo LATAM Airlines S.A. consolidou avanços relevantes no fortalecimento da cultura de risco e no desenvolvimento de capacidades analíticas, contribuindo ativamente para a resiliência financeira e operacional do grupo em um ambiente altamente dinâmico e em constante mudança.

Além disso, o grupo continuou a impulsionar melhorias na eficiência da gestão de riscos por meio do uso de ferramentas tecnológicas, automação e análises avançadas, o que possibilitou fortalecer os principais indicadores de risco e avançar em direção a uma gestão mais antecipatória, orientada por dados e focada na prevenção.

Análise preditiva

Com base nos progressos alcançados em períodos anteriores, o grupo LATAM continuou a aprofundar o uso de análises preditivas e dados para a gestão de riscos durante 2025. Essa abordagem combina informações internas e externas para identificar padrões e anomalias que permitem antecipar riscos críticos, utilizando modelos apoiados por dados históricos, ferramentas analíticas avançadas, sistemas de alerta automatizados e, progressivamente, tecnologias emergentes como a inteligência artificial.

Esses avanços têm sido aplicados principalmente em áreas onde existem informações confiáveis e robustas para análise, como os riscos associados à segurança operacional. À medida que essas capacidades continuam a amadurecer, espera-se que sua aplicação se expanda para outras áreas relevantes da organização.

Funções e responsabilidades

O Conselho de administração é responsável por assegurar a existência e o bom funcionamento de um processo abrangente de gestão de riscos — incluindo riscos ESG, de direitos humanos e de mudanças climáticas — bem como por aprovar as políticas associadas e promover uma cultura de gestão de riscos sólida dentro da organização. Para cumprir essas responsabilidades, o Conselho de administração delega ao Comitê de Diretores a supervisão do desenvolvimento, implementação e avaliação dos riscos relevantes para o grupo da América Latina.

O Conselho de administração, por sua vez, delega a administração do Modelo de Gestão de Riscos do grupo LATAM ao Departamento de Gestão de Riscos. Essa função inclui a identificação, o monitoramento e a consolidação contínua dos principais riscos que afetam as empresas do grupo. Para tanto, o Departamento de Gestão de Riscos oferece suporte metodológico, coordena o processo e centraliza as informações fornecidas pelos diversos líderes das diferentes áreas da empresa.

Os líderes e executivos das diversas áreas do grupo LATAM têm responsabilidade direta pela identificação, avaliação, monitoramento e gestão dos riscos inerentes às suas respectivas áreas de atuação. Nesse contexto, desempenham um papel fundamental na identificação e análise dos riscos corporativos, na detecção de eventos relevantes que possam impactar significativamente o alcance dos objetivos estratégicos, no monitoramento das ações de mitigação e na promoção de uma cultura organizacional focada na conscientização e na gestão proativa de riscos.

Por sua vez, o grupo LATAM possui uma área de Auditoria Interna, cuja função é avaliar de forma independente a concepção, a eficácia e a conformidade do Modelo de Gestão de Riscos. Essa área é liderada pelo Diretor de Auditoria e Controle Interno, que se reporta diretamente ao Conselho de administração, garantindo sua independência e objetividade.

abordagem prospectiva

Olhando para o futuro, até 2026, o grupo LATAM continuará a adotar uma abordagem mais dinâmica e proativa na gestão de riscos, incorporando sistematicamente a análise de cenários, realizando testes de estresse contínuos e avaliando riscos emergentes. Essa abordagem visa fortalecer a resiliência financeira e operacional do grupo, consolidar uma cultura de risco baseada na responsabilidade direta e alinhar o modelo de gestão aos padrões e melhores práticas internacionais, contribuindo para a sustentabilidade a longo prazo e a criação de valor.



Reuniões entre a equipe de Gestão de Riscos e o Conselho de administração, o Comitê de Diretores e o Comitê de auditoria.

NCG N519: 3.2.VI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E 3.3.VI COMITÊS DO CONSELHO

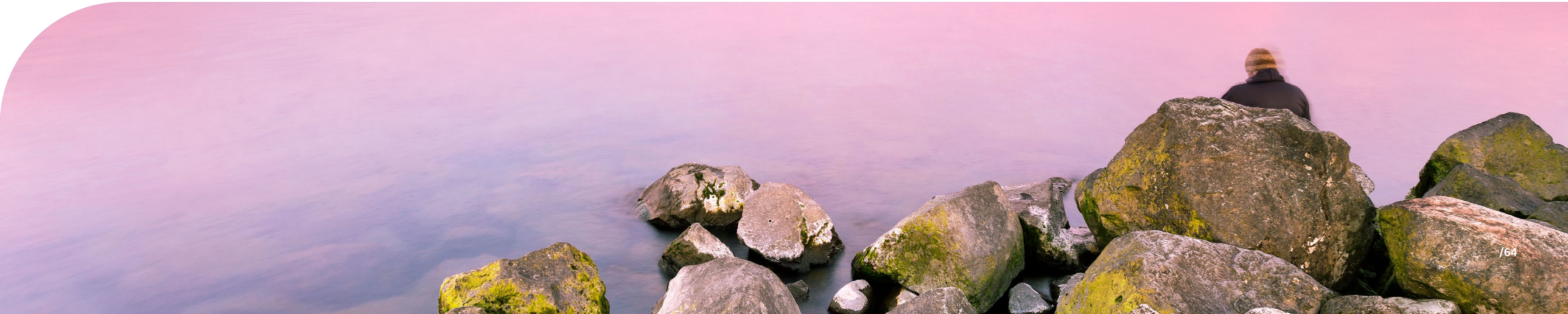
Periodicidade	*Ao longo de 2025, a equipe de Gestão de Riscos realizou apresentações regulares ao Conselho de administração e ao Comitê executivo. Além disso, foram realizadas sessões com a equipe de Gestão de Riscos e os responsáveis pela gestão de riscos, principalmente os Vice-Presidentes do grupo LATAM. Essas sessões ocorreram em reuniões do Conselho, reuniões do Comitê executivo e em subcomissões específicas do Conselho.*
Conteúdo das apresentações	*Estas sessões apresentaram o estado dos riscos sob supervisão, as estratégias de mitigação em curso e as principais áreas de foco para a sua gestão.*
Principais tópicos abordados	*• Metodologia de Gestão de riscos* *• Atualização do mapa de riscos* *• Riscos emergentes* *• Conformidade regulatória e legal* *• Cenários de planejamento e resiliência* *• Estratégia de risco e mitigação* *• Mitigadores* *• Áreas de foco e planos de ação*

Nota: O CEO do grupo LATAM participou de todas as reuniões do Conselho em que foram apresentadas questões de risco.

Reuniões entre a Auditoria Interna e o Conselho de administração, o Comitê de Diretores e o Comitê de auditoria.

NCG Nº 519: 3.2.VI CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, 3.3.VI COMITÊS DO CONSELHO

Periodicidade	*O Diretor de Auditoria e Controle Interno reuniu-se com o Conselho de administração pelo menos duas vezes durante o ano de 2025 e com o Comitê de Diretores mensalmente.*
Participantes	*O Vice-Presidente de Assuntos Jurídicos e Compliance participou de todas as reuniões do Conselho de administração . O Vice-Presidente de Finanças participou das sessões de revisão das demonstrações financeiras, e os demais vice-presidentes participaram de acordo com a pauta de revisão de riscos corporativos. O CEO participou das apresentações ao Conselho de administração.*
Papel do Diretor de Auditoria	*O Diretor de Auditoria e Controle Interno atuou como Secretário nas reuniões do Conselho de administração.*
Principais tópicos abordados	*Comitê do Conselho de administração:* *• Aprovação e monitoramento do Plano Anual de Auditoria Interna* *• Status do plano de certificação SOX (Lei Sarbanes-Oxley)* *• Status de projetos relevantes* *• Status da Equipe de Combate à Fraude* *• Outros assuntos Conselho de administração:* *• Apresentação de uma visão geral dos riscos corporativos* *• Outros assuntos*



Modelo de defesa de três linhas

Tomando como referência as metodologias internacionais de gestão de riscos, o grupo LATAM estabeleceu um Modelo de Três Linhas de Defesa, com o objetivo de assegurar um processo adequado de identificação, avaliação, gestão e mitigação dos riscos que possam afetar a concretização dos seus objetivos estratégicos.

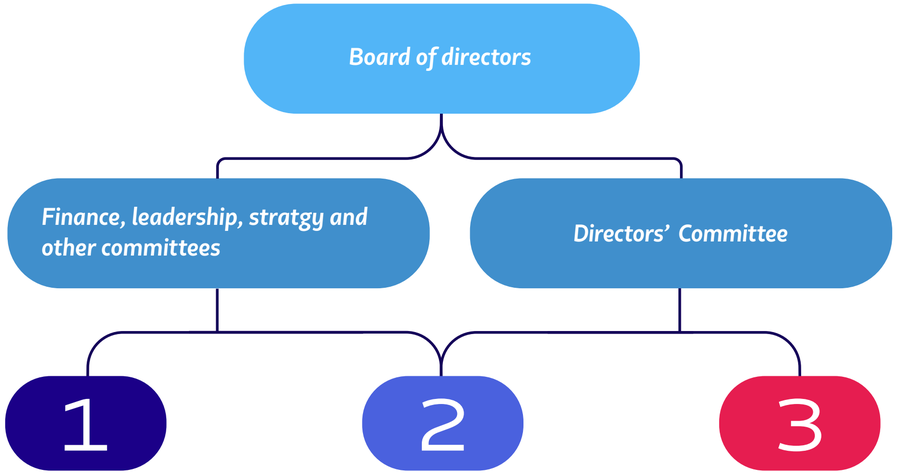
Nessa estrutura, a primeira linha de defesa é composta pelos responsáveis pelos processos de negócio, que assumem a responsabilidade principal por identificar, avaliar, gerenciar e monitorar os riscos inerentes às suas operações, garantindo a implementação eficaz dos controles e ações de mitigação correspondentes.

Além disso, o grupo LATAM possui áreas que atuam como uma segunda linha de defesa, cujo objetivo é fornecer suporte, orientação e consultoria especializada às áreas de negócio para a gestão adequada de seus riscos. Essas funções são exercidas por meio da definição e aplicação de estruturas, políticas, normas e metodologias específicas que fortalecem a gestão, o controle e a mitigação dos riscos associados às suas respectivas áreas de responsabilidade.

Neste contexto, a área de Segurança Operacional gere os riscos operacionais de acordo com o programa do Sistema de Gestão de Segurança (SGS); a Gestão da Sustentabilidade aplica a abordagem da dupla materialidade para identificar, avaliar e priorizar os riscos ambientais, sociais, económicos e de governação corporativa; e a Gestão da Segurança da Informação estabelece e monitoriza normas de cibersegurança baseadas, entre outras, nas normas ISO/IEC 27001 e NIST.

Além disso, as áreas que compõem a segunda linha de defesa realizam atividades de monitoramento independentes, como inspeções, verificações, testes e auditorias externas. Exemplos incluem as inspeções e auditorias exigidas para a certificação segundo o padrão de Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA) nas subsidiárias do Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, bem como testes de sistema e análises de estresse realizados pela equipe de cibersegurança, entre outros.

Essas atividades são complementadas pelas funções independentes de garantia da área de Auditoria Interna, que atua como uma terceira linha de defesa. Essa função visa avaliar de forma objetiva e independente a eficácia do sistema de controle interno, do Modelo de Gestão de Riscos e dos processos de governança corporativa, fornecendo garantia e recomendações de melhoria à alta administração e ao Conselho de administração. A Auditoria Interna realiza seu trabalho de acordo com um plano anual baseado em riscos, mantendo sua independência funcional e reportando-se diretamente ao Conselho de administração.



Primeira linha

- **PESSOA RESPONSÁVEL**
Proprietários de processos de negócios.

- **PAPEL**
Responsável direto por identificar, avaliar, monitorar e relatar esses riscos, bem como por estabelecer medidas de mitigação para que os riscos permaneçam em níveis adequados, conforme definido pelo Conselho de administração.

Segunda linha

- **PESSOA RESPONSÁVEL**
Gestão de Riscos e outros departamentos associados a modelos específicos, como: Segurança, Compliance, Controladoria, Segurança da Informação ou Sustentabilidade, entre outros.

- **PAPEL**
Fornecer suporte metodológico e consultoria especializada, supervisionar e monitorar a primeira linha em seu processo de gestão de riscos.

Terceira linha

- **PESSOA RESPONSÁVEL**
Auditoria interna.

- **PAPEL**
Avaliar de forma independente a eficácia do processo abrangente de gestão de riscos, bem como a correta aplicação das políticas e procedimentos.

Avaliação e mitigação de riscos

NCG 519: 3.6.I E 3.6.III GESTÃO DE RISCOS

A Gestão Abrangente de Riscos é um processo essencial para o grupo LATAM, permitindo-lhe lidar com a incerteza através da identificação de riscos e oportunidades, otimizando assim a sua capacidade de gerar valor e alcançar objetivos estratégicos. Este processo é contínuo, dinâmico, estruturado e flexível, permitindo a sua adaptação aos contextos de negócio internos e externos. O modelo de gestão de riscos do grupo LATAM baseia-se em metodologias de referência como a ISO 31000 e o COSO ERM, e considera tanto o impacto e a probabilidade de ocorrência dos riscos, como a eficácia dos controlos existentes para determinar o nível de risco residual.

Como parte desse processo, o grupo define sua tolerância ao risco de acordo com sua estratégia corporativa e nível de aversão ao risco, estabelecendo uma estrutura que equilibra crescimento e segurança na tomada de decisões. A equipe de Gestão de Riscos atualiza periodicamente, ou pelo menos trimestralmente, o status de exposição aos principais riscos corporativos, incorporando informações internas e externas relevantes, incluindo mudanças regulatórias e tendências ambientais.

O grupo LATAM implementa estratégias específicas para mitigar riscos e garantir a estabilidade operacional. Na esfera financeira, possui manuais de hedge de combustível e câmbio, enquanto na esfera operacional, mantém uma sólida cobertura de seguros e aplica medidas de segurança proativas, como o Sistema de Gestão de Segurança (SGS) e o Plano de Resposta a Emergências. Além disso, análises de risco são realizadas antes do início de novas operações ou modificações significativas em operações existentes, de acordo com o Procedimento de Análise de Gestão de Mudanças.

Além disso, a Companhia considera e aplica procedimentos de due diligence em direitos humanos, integrados à sua estrutura de governança corporativa e aos seus sistemas de gestão de riscos e conformidade. Esses procedimentos, alinhados com padrões e princípios internacionalmente reconhecidos, buscam identificar, prevenir, mitigar e gerenciar potenciais impactos adversos decorrentes de suas operações, relações comerciais e cadeia de valor, incluindo fornecedores, contratados e outros terceiros relevantes.

Além disso, o grupo LATAM incorpora sistematicamente a análise de materialidade ESG como parte de seu modelo abrangente de gestão de riscos, aplicando uma abordagem de dupla materialidade. Esse exercício permite a identificação e priorização das questões mais relevantes, considerando tanto os impactos das operações sobre o meio ambiente e as partes interessadas, quanto os riscos e oportunidades que os fatores ESG representam para a estratégia, o desempenho financeiro e a criação de valor a longo prazo.

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM reforçou a integração de sua estrutura de tolerância ao risco com os processos de planejamento estratégico, orçamento e monitoramento de desempenho, visando assegurar a tomada de decisões em consonância com o perfil de risco definido pela Companhia. Nesse contexto, houve avanços rumo a uma integração mais sistemática da identificação, avaliação e priorização dos principais riscos com os objetivos estratégicos de negócios. Isso envolveu a incorporação progressiva de análises de cenários e exercícios de estresse para antecipar impactos potenciais, bem como a melhoria da rastreabilidade, consistência e pontualidade das informações sobre riscos apresentadas ao Conselho de administração e seus comitês de apoio.

Controle do sistema de gerenciamento de riscos

Anualmente, o grupo LATAM realiza uma auditoria Sarbanes-Oxley (SOX), que exige a demonstração de suas práticas de gestão de riscos e sua apresentação ao Conselho de administração, ao Comitê executivo e ao Comitê de auditoria. Essa auditoria é revisada anualmente em conjunto com um auditor externo e o departamento de Controle Interno, garantindo transparência, consistência e conformidade com as regulamentações aplicáveis.

Essas ações refletem o firme compromisso do grupo com a gestão abrangente de riscos e a continuidade dos negócios. Nesse sentido, diversas iniciativas de gestão de riscos são desenvolvidas e detalhadas em outros capítulos deste Relatório Anual. Por exemplo, o capítulo "Colaboradores" descreve as ações implementadas para avaliar o clima organizacional, os benefícios oferecidos e as iniciativas focadas na gestão de talentos e na cultura organizacional. Da mesma forma, o capítulo "Compromisso com a Sustentabilidade" apresenta as estratégias adotadas para mitigar os riscos ambientais. Enquanto isso, os capítulos "Operações", "Segurança" e "Clientes" descrevem os planos e iniciativas desenvolvidos para lidar com riscos operacionais, de segurança e de experiência do cliente, entre outros.

É importante destacar que, anualmente, o grupo LATAM apresenta os principais fatores de risco tanto no seu Relatório Anual 20-F quanto neste Relatório Anual, na seção de Anexos, sob o título "Fatores de Risco".

Informações adicionais:
No capítulo "Anexos" ("Fatores de Risco", páginas 257 a 278).

Cultura de risco

NCG 519: 3.6.VIII GESTÃO DE RISCOS

O modelo de gestão de riscos do grupo LATAM dá especial ênfase ao fortalecimento da capacidade de antecipar, identificar e gerir riscos de forma oportuna, promovendo uma cultura organizacional em que o risco é um elemento integrante da tomada de decisões em todos os níveis da empresa. Esta abordagem procura fomentar uma gestão proativa e consistente, alinhada com os objetivos estratégicos do grupo.

Nesse contexto, o grupo LATAM promove ativamente uma cultura de risco que valoriza as capacidades, as habilidades e o discernimento profissional de seus colaboradores diante da incerteza, incentivando a autoavaliação contínua dos riscos nos processos de negócio, bem como a aplicação eficaz de controles e medidas de mitigação. Os Colaboradores desempenham um papel fundamental na identificação precoce de riscos e em sua adequada comunicação dentro da organização.

Para fortalecer essa cultura, o grupo LATAM promove diversas iniciativas focadas em aumentar a conscientização, fornecer treinamento e fomentar a responsabilidade interfuncional em relação aos riscos. Essas iniciativas incluem programas de treinamento e divulgação, processos proativos de identificação de riscos, a integração de critérios de gestão de riscos nos processos de avaliação de desempenho e o estabelecimento de canais formais de escalonamento.

Além do Canal Confidencial, a Companhia possui comitês internos especializados que facilitam a detecção, análise e escalonamento oportuno de riscos relevantes. Entre eles, destacam-se o Comitê de Segurança da Informação e Riscos Tecnologia e o Comitê de Segurança Operacional, que contribuem para a gestão estruturada e coordenada dos riscos tecnológicos e de segurança operacional, respectivamente. Essas práticas fortalecem a responsabilidade da primeira linha de defesa e consolidam uma cultura de risco alinhada à estrutura de governança corporativa e aos valores do grupo.

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou a promover a internalização dos princípios de gestão de riscos em suas diversas linhas de negócio, fomentando maior responsabilidade interfuncional e uma melhor compreensão dos riscos corporativos relevantes, tanto operacionais quanto financeiros. Nesse contexto, foram desenvolvidos programas de treinamento para fortalecer as capacidades internas de gestão de riscos emergentes, incluindo treinamento específico em Inteligência Artificial, que abordou tanto seus benefícios potenciais quanto os riscos associados à sua implementação, reforçando uma abordagem proativa e responsável no uso de novas tecnologias.

Da mesma forma, pelo menos uma vez por ano, a equipe de Riscos apresenta ao Conselho de administração uma atualização estruturada dos principais riscos da Companhia, considerando o contexto em que se desenvolvem e a metodologia utilizada para determinar o risco residual, fortalecendo a supervisão, a compreensão do perfil de risco do grupo e a tomada de decisões informadas em nível estratégico.

ENVOLVIMENTO DAS PARTES INTERESSADAS

NCG 519: 3.1.IV ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 3.7 RELACIONAMENTO COM AS PARTES INTERESSADAS, 6.1.V SETOR INDUSTRIAL E 6.3 PARTES INTERESSADAS
GRI 2-25, 2-29, 3-3

O Grupo busca construir relacionamentos sólidos, duradouros e baseados na confiança com todas as partes interessadas. Para isso, prioriza a identificação de seus públicos-alvo principais, a compreensão de suas expectativas e o estabelecimento de conexões que permitam avançar juntos em direção a objetivos comuns.

Cada grupo de stakeholders identificado é definido e priorizado pelo Grupo LATAM com base em sua influência sobre as operações e em sua capacidade de impactar a sustentabilidade do negócio.



01. Autoridades e governo

Definição do quadro regulatório e das políticas públicas que influenciam as operações.

• ***Atividades de impacto:*** Participação em grupos de trabalho setoriais, garantia do cumprimento das normas regulamentares, submissão de relatórios regulamentares e colaboração em iniciativas relacionadas à a segurança operacional e a sustentabilidade.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Diálogo contínuo com os órgãos reguladores, cumprimento das normas locais e internacionais, apresentação de relatórios periódicos e participação em fóruns públicos e privados relacionados às políticas de aviação, entre outros.

02. Associações comerciais

Cooperação em questões comuns para o desenvolvimento do setor da aviação.

• ***Atividades de impacto:*** Participação ativa em associações, contribuição para a definição de normas do setor e desenvolvimento de iniciativas colaborativas.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Contribuição técnica e regulatória em comitês setoriais, participação em conferências e colaboração em iniciativas voltadas ao desenvolvimento e ao aprimoramento do setor.

03. Organizações internacionais

Estabelecimento de padrões globais e parâmetros setoriais.

• ***Atividades de impacto:*** Implementação de padrões de segurança, qualidade e sustentabilidade definidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Colaboração em estudos e relatórios globais, conformidade com certificações internacionais e participação em reuniões estratégicas.

04. Mercado de capitais

Acesso a financiamento e apoio à sustentabilidade empresarial.

• ***Atividades de impacto:*** Publicação de resultados financeiros e não financeiros.

• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Transparência nas informações financeiras e não financeiras, reuniões com analistas e participação em roadshows para investidores.

05. Comunidades

Geração de valor compartilhado com as localidades dos cinco países onde o Grupo LATAM mantém operações domésticas.

•***Atividades de impacto:*** Gestão de potenciais impactos externos (sociais, ambientais e de saúde), apoio em situações de emergência e colaboração em iniciativas sociais e ambientais.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Adesão a elevados padrões ambientais, sociais e de governança (ESG), mapeamento e gestão de impactos ambientais e desenvolvimento de programas de valor compartilhado (Plano de Solidariedade).

06. Funcionários

Pilar fundamental do negócio e essencial para as operações e a prestação de serviços.

• ***Atividades de impacto:*** Criação de empregos, implementação de programas de desenvolvimento profissional e treinamento, e promoção do bem-estar no local de trabalho.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Aplicação de pesquisas de clima organizacional, fortalecimento dos canais de comunicação interna, implementação de programas de treinamento e benefícios, e iniciativas de segurança e bem-estar no local de trabalho.

07. Fornecedores

Relações comerciais estratégicas para garantir a continuidade operacional.

•***Atividades de impacto:*** Processos de seleção e avaliação, cumprimento dos prazos de pagamento e garantia da continuidade operacional.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Canais de comunicação direta e indireta, realização de reuniões com fornecedores estratégicos e monitoramento do cumprimento dos pagamentos contratuais.

08. Clientes

Foco em proporcionar uma experiência confiável e satisfatória aos passageiros.

• ***Atividades de impacto:*** Garantia da qualidade, a pontualidade e a segurança dos serviços, juntamente com uma gestão eficiente de reclamações e a proteção adequada dos dados pessoais.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Realização de pesquisas de satisfação, desenvolvimento contínuo de soluções inovadoras para melhorar a experiência do cliente, fornecimento de suporte por meio de múltiplos canais e implementação de políticas e planos de segurança da informação.

09. Imprensa e mídias sociais

Gestão de demandas e comunicação de marcos importantes por meio da área de Comunicação Externa (ComunicacionesExternas@latam.com).

• ***Atividades de impacto:*** Divulgação de comunicados de imprensa, realização de conferências e entrevistas com a mídia.
• ***Mecanismos para atender aos seus interesses:*** Comunicação contínua com jornalistas, fornecimento de informações transparentes e claras e atualizações regulares sobre os negócios.

Filiação a associações

NCG 519: 6.1.VI SETOR INDUSTRIAL E 6.3 GRUPOS DE INTERESSE
GRI 2-28

O Grupo LATAM participa, por meio de afiliações, em diversas entidades representativas que promovem o diálogo estratégico e o desenvolvimento colaborativo de soluções específicas para o setor. Também contribui para discussões sobre políticas públicas e regulamentações relevantes para a indústria.

Durante o ano de 2025, as contribuições financeiras para essas entidades totalizaram US$ 1.124.486. Esses valores foram integralmente destinados a associações comerciais. Entre as entidades que receberam as maiores contribuições, destacam-se a Associação Brasileira das Companhias Companhia aérea (Abear), com US$ 641.675; a Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA), com US$ 25.000; e a Associação Chilena de Companhias Aéreas (ACHILA), com US$ 70.000.

ARGENTINA

Câmara das Companhias Companhia aérea da Argentina (JURCA)

BRASIL

Associação Brasileira das Companhias Aéreas (Abear)
Associação Brasileira de Empresas do Mercado de Fidelização (Abemf)
Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje)
Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham Brasil)
G100 Brasil (G100 Brasil)
Reunião de dois representantes de companhias aéreas Internacional brasileiro (Jurcaib)
União Nacional das Companhias Companhia aérea (Snea)
Associação Latino-Americana de Transporte Aéreo (ALTA)
Centro Industrial do Estado de São Paulo (CIESP)

CHILE

Associação Chilena de Companhias Aéreas (ACHILA)
Associação Latino-Americana e Caribenha de Transporte Aéreo (ALTO)
Câmara de Comércio Chileno-Americana (Amcham – Chile)
Câmara de Comércio de Santiago (CCS)
Federação das Empresas de Turismo do Chile (Fedetur)
Fundação Chilena do Pacífico
Instituto Chileno de Administração Racional de Empresas (EU ME IMPORTO)
Pacto Global
Sociedade para o Desenvolvimento Industrial (SOFOFA)

COLÔMBIA

Associação das Companhias Aéreas Internacionais na Colômbia (ALAICO) – Carregar
Associação Colombiana de Transporte Aéreo (ATAC)
Associação Nacional de Empresários da Colômbia (ANDI)
Federação Nacional de Comerciantes (FENALCO)

EQUADOR

Câmara de Indústrias de Guayaquil
Câmara de Indústrias e Produção (CIP)
Clube 30% (OPEV)
Câmara de Comércio Americana
Pacto Global
Câmara de Comércio Equatoriano-Alemã
YPO EQUADOR TRUST
YPO-WPO INTERNACIONAL

PERU

Associação das Empresas Internacionais de Transporte Aéreo (AETAI)
Confederação Nacional de Instituições Empresariais Privadas (CONFIEP)
Associação Peruana de Companhias Companhia aérea (APEA)
Câmara Americana de Comércio do Peru (AMCHAM PERU)
Câmara Nacional de Turismo (CANATUR)
Câmara Regional de Turismo de Cusco (CARTUC)
Instituto Peruano de Economia (IPE)
Peru Sustentável
Sociedade de Comércio Exterior do Peru (COMEX PERU)
Associação Peruana de Hidrogênio (H2 PERU)
REF: Associação de CEOs
Fundação Ombro a Ombro
Associação de Mulheres Executivas em Empresas de Turismo
Grupo Pro Amazônia

POLÍTICAS FINANCEIRAS

Política financeira

O Grupo LATAM Airlines S.A. possui uma Política Financeira, e o Departamento de Finanças Corporativas é responsável por elaborá-la, implementá-la e monitorá-la. Essa política permite que a empresa responda eficazmente às mudanças no ambiente e nas condições em que o Grupo LATAM opera, mantendo um fluxo de caixa estável que garante a continuidade operacional, o crescimento sustentável e o cumprimento das obrigações financeiras.

Por sua vez, o Subcomitê de Finanças, composto pela Vice-Presidência Executiva e membros do Conselho de Administração, reúne-se periodicamente para avaliar a situação financeira do Grupo LATAM Airlines S.A., bem como o cumprimento desta Política Financeira, e para propor ao Conselho de Administração a sua aprovação, além de tratar de assuntos não regulamentados pela Política Financeira.

Em consonância com essa Política Financeira, a administração e o Conselho de Administração da LATAM analisam regularmente alternativas para um programa adicional de retorno de capital aos acionistas, incluindo, entre outras opções possíveis, dividendos incrementais, recompra de ações e/ou investimentos em capital de crescimento e estratégicos para uma alocação de capital eficaz no curto e médio prazo.

Nesse sentido, a Política Financeira do Grupo LATAM Airlines S.A. está estruturada em torno de três pilares fundamentais: i) manter um balanço patrimonial sólido; ii) financiar um crescimento rentável e atrativo; e iii) melhorar o retorno para os acionistas, mantendo os princípios essenciais desta Política Financeira.

Mantenha um balanço patrimonial sólido.

- Otimizar os custos da dívida por meio de refinanciamento, visando alcançar uma classificação de crédito BB+/Ba1 no médio prazo.

- Manter um índice de alavancagem líquida ajustada abaixo de 2,0x.

- Preservar níveis de caixa adequados para garantir as operações, o crescimento e o cumprimento das obrigações financeiras, buscando um índice de liquidez entre 21% e 25%.

Investimento em crescimento rentável e atrativo

- Financiar novos projetos discricionários com alto retorno sobre o investimento.

- Renovar a frota com aeronaves de nova tecnologia para melhorar a eficiência operacional e a experiência do cliente.

Melhorar o retorno para os acionistas

- Distribuir, no mínimo, o mínimo obrigatório de 30% do lucro líquido anual do ano anterior a título de dividendos.

- Avaliar aumentos adicionais nos retornos aos acionistas com base no desempenho financeiro.

Além dos pilares mencionados acima, a Política Financeira do Grupo LATAM Airlines S.A. inclui dimensões-chave fundamentais para a sua gestão. São elas:

- Para reduzir o impacto dos riscos de mercado, como variações nos preços dos combustíveis, taxas de câmbio e taxas de juross, na margem líquida e na posição de caixa do LATAM Airlines Group S.A.

- Manter um nível adequado de linhas de crédito junto a bancos locais e estrangeiros para acessar liquidez adicional em caso de imprevistos.

- Gerenciar o risco de contraparte por meio da diversificação e da imposição de limites aos investimentos e transações com as contrapartes.

- Manter visibilidade da situação financeira projetada do Grupo LATAM Airlines S.A. a curto, médio e longo prazo, antecipando possíveis cenários de baixa liquidez ou deterioração dos índices financeiros.

- Gerar retornos sobre o excedente de caixa por meio de investimentos financeiros que garantam um equilíbrio adequado entre risco e liquidez, em conformidade com o Manual de Investimentos Financeiros.

- Fornecer diretrizes e restrições claras para a gestão de operações de Liquidez e investimento financeiro, atividades de financiamento e Gestão de risco de mercado.

Fontes de financiamento

A LATAM Airlines Group S.A. possui uma Política de Financiamento cujo objetivo é atender às necessidades de financiamento do Grupo LATAM, incluindo financiamento de capital de giro, aquisição de ativos de frota, como aeronaves e motores, bem como o financiamento de outros investimentos.

Em julho de 2025, a LATAM concluiu o refinanciamento de seus títulos seniores garantidos com vencimento em 2029, emitidos como parte de sua saída da recuperação judicial (Chapter 11). Essa transação envolveu a emissão de US$ 800 milhões em títulos seniores garantidos no mercado internacional, de acordo com a Regra 144-A e o Regulamento S da Comissão de Valores Mobiliários dos EUA (SEC), em conformidade com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA de 1933, com uma taxa de cupom de 7,625% e data de vencimento programada para 2031. Os recursos foram utilizados principalmente para o pagamento antecipado de US$ 700 milhões dos títulos de alto cupom com vencimento em 2029 (13,375%), resultando em uma redução da taxa de juros em mais de 570 pontos-base. O custo médio ponderado total da dívida foi reduzido em 94 pontos-base.

Além disso, ao final do ano fiscal de 2025, o LATAM Airlines Group S.A. mantinha três linhas de crédito rotativo comprometidas, totalizando US$ 1,85 bilhão. Uma linha de crédito era de US$ 800 milhões, outra de US$ 750 milhões e a terceira de US$ 300 milhões.

É importante mencionar que as duas primeiras linhas de crédito estavam totalmente disponíveis. A primeira delas é garantida e sujeita à disponibilidade de garantias, como aeronaves, motores e peças de reposição, enquanto a segunda é garantida por certos ativos intangíveis do Grupo LATAM Airlines S.A., que também são garantidos por títulos internacionais em circulação. A terceira linha de crédito, por sua vez, foi parcialmente utilizada e garantida por motores sobressalentes, restando US$ 25 milhões disponíveis para o Grupo LATAM Airlines S.A. Assim, o total disponível nas três linhas de crédito contratadas foi de US$ 1,575 bilhão.

A grande maioria dos investimentos recorrentes realizados pelo Grupo LATAM Airlines S.A. está relacionada a programas de aquisição de frota. O Grupo LATAM Airlines S.A. normalmente financia entre 85% e 100% do valor dos ativos por meio de empréstimos bancários, títulos com garantia de exportação ou títulos garantidos, sendo o restante financiado por meio de crédito comercial, investimentos de capital ou ações. Da mesma forma, o Grupo LATAM Airlines S.A. utiliza contratos de leasing operacional para seu programa de aquisição de frota como uma fonte adicional de financiamento. Isso demonstra sua sólida credibilidade, amplamente reconhecida pelo mercado.

Entretanto, os prazos de pagamento para as diversas estruturas de financiamento de aeronaves são, em sua maioria, de 12 anos, assim como o prazo para contratos de leasing operacional.

Durante o ano de 2025, o Grupo LATAM Airlines S.A. financiou a aquisição de aeronaves por meio de uma combinação de estruturas, empréstimos comerciais, arrendamentos operacionais e capital próprio.

Vale ressaltar que outro objetivo da Política de Financiamento é garantir um perfil de vencimento estável para os compromissos de dívida e arrendamento, incluindo o serviço da dívida e os pagamentos de arrendamento da frota, em consonância com a geração de fluxo de caixa operacional do Grupo LATAM Airlines S.A.

Gestão de liquidez

O principal objetivo do Grupo LATAM Airlines S.A. é manter uma posição de liquidez adequada que lhe permita resistir a potenciais choques externos e mitigar os efeitos da volatilidade e dos ciclos inerentes ao setor em que opera. Para tanto, possui também uma Política de Liquidez concebida para assegurar a estabilidade financeira e apoiar a sustentabilidade a longo prazo dsuas operações.

Ao final do ano, o Grupo LATAM Airlines S.A. reportou liquidez total de US$ 3,725 bilhões, composta por US$ 2,150 bilhões em caixa e equivalentes de caixa e US$ 1,575 bilhão em três linhas de crédito totalmente disponíveis, em conformidade com sua política financeira. Isso se traduz em um índice de liquidez de 25,7%.

Neste contexto e em linha com a sólida geração de fluxo de caixa observada em 2025, o Grupo LATAM Airlines S.A. continuará a avaliar em 2026 a melhor utilização dos recursos disponíveis para alocação adicional de capital, com base em sua Política Financeira, priorizando a manutenção de um balanço sólido dentro dos níveis da Política Financeira, investimentos estratégicos e a geração de valor para os acionistas, alinhados aos objetivos de sustentabilidade financeira e crescimento rentável.

Manual de investimento financeiro

O Grupo LATAM Airlines S.A. mantém o foco na proteção do capital e na geração de retornos estáveis dentro dos parâmetros de risco aprovados. Além disso, a diversificação entre contrapartes e prazos de vencimento permanece um pilar fundamental para mitigar os riscos de concentração e a exposição às flutuações de mercado, fortalecendo, assim, a solidez e a resiliência do portfólio financeiro.

O grupo também possui um Manual de Investimentos Financeiros concebido para centralizar as decisões de investimento, visando maximizar a rentabilidade e, ao mesmo tempo, garantir níveis adequados de segurança e liquidez. Num contexto internacional caracterizado pela queda das taxas de juros e pela volatilidade geopolítica na região, o Grupo LATAM Airlines S.A. continua a gerir ativamente a sua carteira com uma abordagem prudente e conservadora.

Manual de risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, o Grupo LATAM Airlines S.A. está exposto a riscos de mercado, tais como: i) risco de preço do combustível; ii) risco de taxa de juros; e iii) risco cambial. Consequentemente, a empresa utiliza derivativos financeiros para proteger-se desses riscos, parcial ou totalmente, e para mitigar seus potenciais efeitos adversos.

A gestão do risco de mercado é realizada de forma abrangente e considera a correlação entre cada um dos fatores de mercado aos quais o LATAM Airlines Group S.A. está exposto.

I. Risco do preço do combustível

A LATAM Airlines Group S.A. compra combustível de aviação, também conhecido como querosene de aviação. No entanto, para fins de hedge de combustível, utiliza um índice de referência internacional para esse ativo subjacente: Jet Fuel 54 US Gulf Coast. A LATAM Airlines Group S.A. também tem capacidade para negociar derivativos baseados em querosene de aviação, bem como em outros ativos subjacentes, como petróleo bruto Brent, petróleo bruto WTI e óleo combustível.

A variação nos preços dos combustíveis depende em grande parte de fatores como a oferta e a demanda globais de petróleo, as decisões tomadas pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), a capacidade global de refino, os níveis de estoque disponíveis, a ocorrência de fenômenos climáticos e diversos fatores geopolíticos.

Nesse contexto, o LATAM Airlines Group S.A. desenvolveu um Manual de Hedge de Combustível, que estabelece um intervalo mínimo e máximo para a cobertura do consumo de combustível em diferentes períodos. Esse intervalo é determinado com base em fatores como a capacidade de repassar as variações de preço às tarifas, a curva de reservas e o ambiente competitivo, entre outros.

Além disso, este manual define os intervalos de hedge, o orçamento alocado aos prêmios e outras considerações estratégicas. Estes são avaliados e submetidos periodicamente ao Subcomitê de Finanças do Grupo LATAM Airlines S.A. para revisão.

Por fim, no que diz respeito aos instrumentos utilizados para a proteção contra a volatilidade dos preços dos combustíveis, o manual permite a contratação de swaps e opções combinadas, a fim de mitigar os riscos associados às flutuações de preços.

II. Risco de taxa de juros dos fluxos de caixa

A incerteza existente em relação ao comportamento do mercado, às políticas governamentais e do banco central e, portanto, à evolução das taxas de juross, gera um risco associado principalmente à dívida do Grupo LATAM Airlines S.A., especialmente aquela sujeita a taxas de juross variáveis, bem como aos investimentos que mantém.

Isso ocorre porque o risco associado às taxas de juross sobre dívidas em aberto se materializa no impacto sobre os fluxos de caixa futuros relacionados a instrumentos financeiros. Assim, um aumento na taxa de juros pode resultar em um fluxo de caixa maior proveniente de pagamentos de juros, e vice-versa.

A exposição da LATAM Airlines Group S.A. aos riscos decorrentes de alterações nas taxas de juross de mercado está intimamente ligada, principalmente, a obrigações de longo prazo com taxas variáveis.

Por outro lado, as flutuações das taxas de juross são fortemente influenciadas pela situação das economias global e local em cada país onde o Grupo LATAM opera. Mudanças nas perspectivas econômicas de longo prazo podem alterar essas taxas, assim como potenciais intervenções governamentais que poderiam aumentá-las ou diminuí-las, entre outras medidas adotadas em resposta a situações específicas ou para gerenciar as metas de inflação.

Portanto, e com o objetivo de mitigar o impacto de um possível aumento das taxas de juross, a LATAM Airlines Group S.A. poderá recorrer ao uso de contratos de swap de taxas de juross, swaptions ou outros derivativos financeiros.

III. Risco cambial

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da empresa controladora é o dólar americano, portanto, o risco cambial de transação e conversão surge principalmente das próprias atividades operacionais, estratégicas e contábeis da empresa, que são expressas em uma unidade monetária diferente da moeda funcional.

As subsidiárias da LATAM também estão expostas ao risco cambial, cujo impacto afeta os Resultados Consolidados da Companhia.

Uma das maiores exposições operacionais da América Latina ao risco cambial decorre da concentração de negócios no Brasil, que são majoritariamente denominados em reais (R$) e são gerenciados ativamente pela Companhia.

Em menor escala, a Companhia também está exposta à flutuação de outras moedas, como: euro, peso colombiano, sol peruano, libra esterlina, dólar australiano, peso chileno, peso argentino, guarani paraguaio, peso mexicano e dólar neozelandês.

A Companhia mitiga sua exposição ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos para fins de hedge ou não hedge, ou por meio de hedges naturais ou da execução de operações internas.



OPERAÇÕES

05

77 *PASSENGER OPERATION*

81 *CARGO OPERATION*

86 *JOINT VENTURE WITH DELTA AIR LINES*

88 *FLEET*

Operação de passageiros até 2025

NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL, 6.2.I NEGÓCIOS

Operação PASSAGEIROS

87.4
MILHÕES DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

27
PAÍSES

160
DESTINOS

+8.2 %
Capacidade (ASK[1])
vs. 2024

+84.4%
Fator de ocupação
vs. 2024

Operação CARGA

1
UM MILHÃO DE TONELADAS TRANSPORTADAS

31
PAÍSES (4 EXCLUSIVOS PARA CARGA)

170
DESTINOS (10 EXCLUSIVOS PARA CARGA)

+2.2 %
Tráfego consolidado (RTK[2])
vs. 2024

+3.1 %
Capacidade (ATK[3])
vs. 2024

[1] *ASK: Uma sigla em inglês que significa "assentos-quilômetros disponíveis".*
[2] *RTK: Uma sigla em inglês que significa "toneladas-quilômetros de receita".*
[3] *ATK: Uma sigla em inglês que significa "toneladas-quilômetros oferecidas".*

OPERAÇÃO DE PASSAGEIRO

22
NOVAS ROTAS EM 2025

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

Em 2025, o Grupo LATAM transportou um total de 87,4 milhões de passageiros, representando um aumento de 6,6% em comparação com o ano anterior. Enquanto isso, a capacidade, medida em ASKs (assentos-quilômetro disponíveis), registrou um crescimento de 8,2% em relação ao 2024, refletindo a expansão e consolidação da rede de passageiros do grupo.

Além disso, o grupo demonstrou alta capacidade de gestão dinâmica de frotas e ativos, respondendo prontamente às tendências de demanda nos mercados nacional e internacional. Essa flexibilidade operacional permitiu aproveitar oportunidades significativas, principalmente no mercado interno brasileiro e no segmento internacional, que representou uma parcela substancial do crescimento do ano.

Essa capacidade dinâmica de realocação da frota constitui uma vantagem estrutural do modelo operacional do Grupo, permitindo-lhe capturar valor em diferentes mercados de acordo com as oportunidades que possam surgir.

Brasil

No mercado doméstico brasileiro, a operação da afiliada brasileira alcançou uma capacidade, medida em ASK (assentos-quilômetro disponíveis), 10,1% superior à registrada em 2024, transportando um total de 38,9 milhões de passageiros durante o período. Enquanto isso, a demanda, medida em RPK (quilômetros-passageiros pagos), cresceu 12,0% em comparação com o ano anterior, atingindo um fator de ocupação de 83,8%.

Países de língua espanhola

Nos Países de língua espanhola (Chile, Colômbia, Equador e Peru), a capacidade doméstica das afiliadas, medida em ASKs (assentos-quilômetro disponíveis), diminuiu 0,6% em 2025, enquanto a demanda, medida em RPKs (passageiros-quilômetro pagos), aumentou 0,7% no mesmo período. A taxa de ocupação atingiu 83,4%, 1,1 ponto percentual acima do nível observado em 2024. Um total de 30,9 milhões de passageiros foram transportados nesses mercados.

Mercado internacional

No mercado internacional, que inclui voos dentro da América do Sul e de/para a América do Norte, América Central, África, Europa e Oceania, a capacidade de passageiros do Grupo LATAM, medida em ASKs (assentos-quilômetro disponíveis), aumentou 10,0% em comparação com 2024. Da mesma forma, a demanda, medida em RPKs (passageiros-quilômetro pagos), cresceu 12,0% durante o mesmo período. Nesse contexto, 17,6 milhões de passageiros voaram internacionalmente em 2025, atingindo uma taxa de ocupação de 83,8%.

Novas rotas

Durante o ano de 2025, o Grupo LATAM adicionou 22 novas rotas, sendo 15 internacionais — 12 rotas regionais na América do Sul e 3 rotas de longa distância — e 7 rotas domésticas no Brasil. Essas adições contribuíram para fortalecer e aprimorar a proposta de valor do grupo, impulsionando a conectividade regional e internacional, ampliando as opções de viagem para os passageiros e apoiando um crescimento disciplinado e rentável da rede.

Inovação tecnológica em aeroportos

Ao longo de 2025, a divisão aeroportuária do Grupo LATAM consolidou progressos significativos em digitalização, análise de dados e infraestrutura, com impactos diretos na eficiência operacional, na confiabilidade dos processos em solo e na continuidade dos serviços em toda a rede. Essas iniciativas visavam fortalecer a execução operacional, aprimorar a gestão de fluxos críticos e aumentar a capacidade de resposta a contingências, em um contexto de crescimento operacional e maiores demandas logísticas.

Entre os principais marcos alcançados neste período, destacam-se a implementação de modelos inteligentes de gestão de casos, apoiados por análises avançadas e inteligência artificial, juntamente com o desenvolvimento de modelos preditivos para retenção de bagagens no Aeroporto de Santiago (SCL). Essas capacidades fortalecem o controle e a coleta de bagagens, contribuindo para uma operação mais proativa, eficiente e controlada. Em 2025, foi alcançado um aumento de 20% na qualidade dos dados disponíveis para a gestão operacional.

Além disso, o APTO+, solução de pagamento de taxas aeroportuárias em regime de autosserviço da LATAM, destaca-se. Baseado em quiosques de autoatendimento, permite que os passageiros paguem as taxas diretamente, sem precisar passar pelas bilheterias tradicionais. Essa solução digitaliza e agiliza o processo de pagamento, reduzindo significativamente o tempo de espera e o deslocamento do passageiro até o local de pagamento das taxas. Durante o ano, o APTO+ foi implementado em 17 aeroportos, reduzindo o tempo de deslocamento até o local de pagamento das taxas em aproximadamente 50%. Adicionalmente, 228 quiosques de autoatendimento foram modernizados em 46 aeroportos da rede, aprimorando ainda mais a eficiência dos processos de assistência em solo.

No Brasil, foi implementado um sistema automatizado de controle de bagagens, integrando dimensionamento, pesagem e escaneamento, contribuindo para uma operação mais eficiente e segura. Esse sistema de Dimensionamento, Pesagem e Escaneamento (DWS) já está presente em 100% dos aeroportos. Além disso, o Centro de Controle de Bagagens em Guarulhos foi reforçado, aprimorando o monitoramento e a coordenação das operações de bagagem em um dos principais hubs do grupo.

Além disso, houve avanços em soluções focadas na integração operacional da última milha, como a incorporação do Uber em 33 aeroportos no Brasil, e em programas específicos como o Conecta+ e o Eleva 360, que visam aprimorar a gestão de conexões e o atendimento a passageiros de alto valor. Essas iniciativas foram complementadas por soluções de segurança, compensação e rastreabilidade, como o Pet Tracker e modelos de substituição de bagagem, fortalecendo a resiliência das operações aeroportuárias.

Em conjunto, esses avanços permitiram uma operação mais eficiente, rastreável e padronizada nos aeroportos, reforçando assim a confiabilidade do serviço e o desempenho operacional do Grupo LATAM em mercados-chave.

Acordo estratégico com a Embraer

24

OPÇÕES ENTRE 2026 E 2027

50

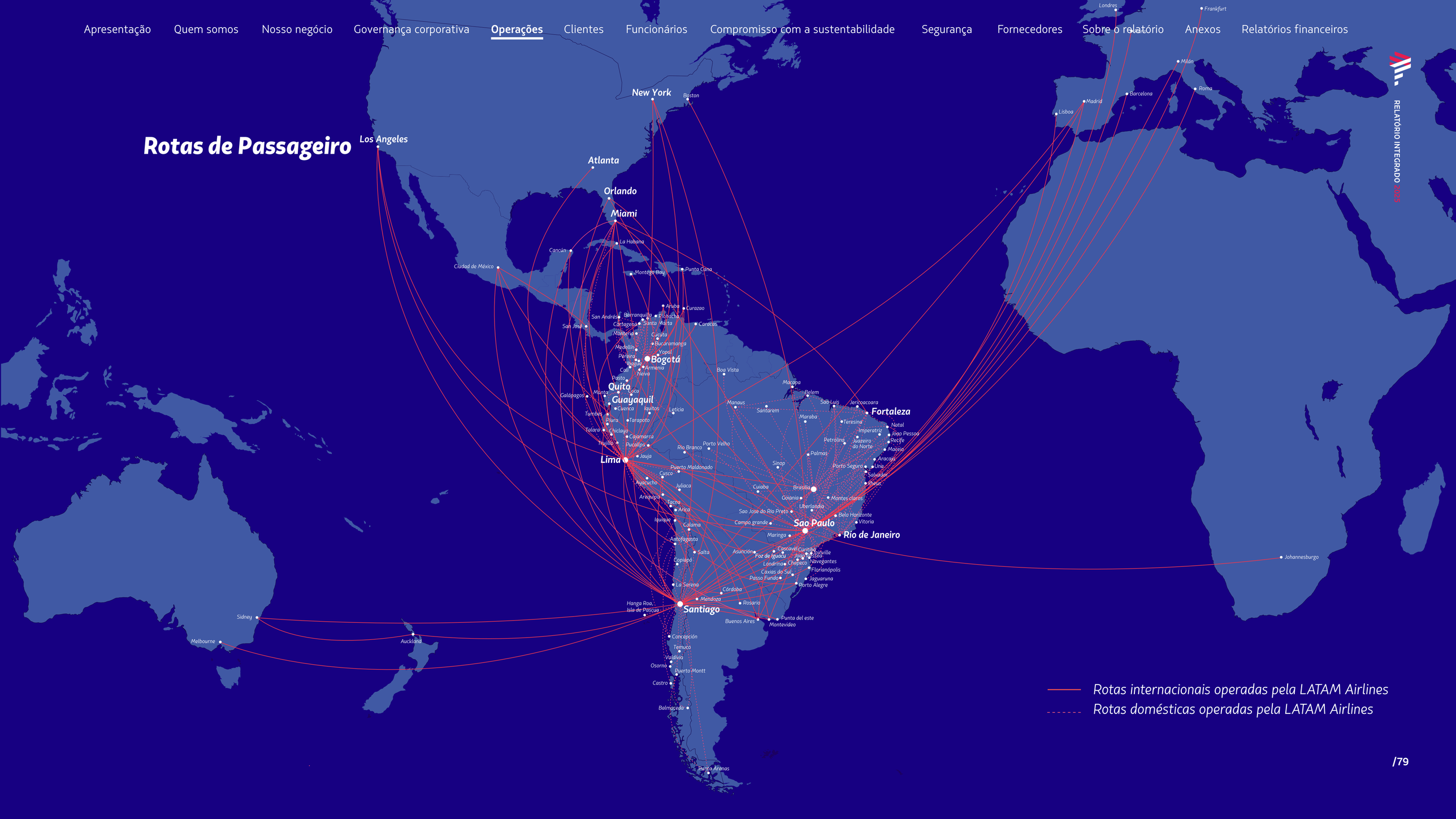
OPÇÕES ENTRE 2027 E 2030

Em 2025, o grupo LATAM reforçou as bases para o seu crescimento futuro através de decisões estratégicas relativas à sua frota e conectividade regional. Nesse contexto, a empresa firmou um acordo com a Embraer para a aquisição de 24 aeronaves E195-E2, com entregas previstas entre 2026 e 2027, além de opções para até 50 aeronaves adicionais, representando um plano para incorporar até 74 aeronaves desse modelo.

A adição dessa frota de última geração permitirá ao grupo LATAM aumentar significativamente seu alcance na América do Sul, possibilitando a abertura potencial de até 35 novos destinos e fortalecendo a conectividade em mercados com menor densidade de passageiros ou infraestrutura limitada. A primeira aeronave será inicialmente incorporada às operações da LATAM Airlines Brasil, com possível posterior alocação a outras subsidiárias do grupo. Graças ao seu tamanho (configuração da cabine e eficiência de combustível), as aeronaves Embraer E2 permitem a operação de rotas inviáveis para aeronaves maiores, mantendo assim elevados padrões de eficiência operacional, confiabilidade e experiência de viagem, e contribuindo para uma rede mais flexível e adaptável.

Essa decisão reforça a flexibilidade da rede, otimiza o uso de ativos e aumenta a capacidade do grupo de se adaptar à evolução da demanda regional, alinhando o crescimento operacional com a disciplina financeira e o planejamento de longo prazo.

Rotas de Passageiro



Rotas internacionais operadas pela LATAM Airlines

Rotas domésticas operadas pela LATAM Airlines

Detalhes por afiliado do passageiro

NCG 519: 6.1.II SETOR INDUSTRIAL

BRASIL

60 Destinos Nacionais

39% Participação de mercado

Principais concorrentes
Gol, Azul

CHILE

17 Destinos Nacionais

70% Participação de mercado

Principais concorrentes
SKY Airlines, JETSMART

COLÔMBIA

17 Destinos Nacionais

23% Participação de mercado

Principais concorrentes
Avianca, Jetsmart, EasyFly, Satena, Copa Airlines Colombia (Wingo)

EQUADOR

7 Destinos Nacionais

50% Participação de mercado

Principais concorrentes
Avianca, Aeroregional

PERU

19 Destinos Nacionais

66% Participação de mercado

Principais concorrentes
Sky Airlines Peru, Star Peru, JetSmart Peru, Atsa Airlines

Fonte: Site da ANAC (Brasil) e participação de mercado considerando RPKs em dezembro de 2025.
Fonte: Site da JAC (Chile) e participação de mercado considerando RPKs em dezembro de 2025.
Fonte: Site da DGAC (Peru) e participação de mercado considera o Número de passageiros em dezembro de 2025.
Fonte: Aerocivil (Colômbia) e participação de mercado considera RPKs em dezembro de 2025.
Fonte: IATA Direct Data Solutions e participação de mercado consideram os passageiros transportados em dezembro de 2025.

OPERAÇÃO DE CARGA

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

Em 2025, as afiliadas de carga do Grupo LATAM continuaram a consolidar sua posição como atores-chave na conectividade logística da América do Sul, fortalecendo sua excelência operacional em um contexto de altas demandas, crescimento da procura e maior complexidade das cadeias de suprimentos.

A estratégia de negócios focou na gestão cada vez mais eficiente de ativos, frota e infraestrutura; na incorporação de novas tecnologias aos diversos processos do negócio de carga; no fortalecimento da proposta de valor; e no aprofundamento das iniciativas de sustentabilidade — aspectos cada vez mais relevantes para nossos clientes. Em consonância com essa abordagem, a empresa implementou melhorias concretas em processos, padronização operacional e gestão de materiais mais sustentável em suas principais bases e centros de distribuição.

O Grupo LATAM também fortaleceu sua rede e estrutura operacional, contando com uma infraestrutura robusta e a modernização de hubs estratégicos. Isso permitiu manter altos padrões de serviço em mercados críticos e responder rapidamente às flutuações da demanda. Esse modelo operacional, que prioriza eficiência, confiabilidade e flexibilidade, é um fator essencial para a geração de valor para os clientes e para o crescimento sustentável dos negócios de carga do Grupo LATAM.

Métricas e Objetivos

As afiliadas de carga do Grupo LATAM estabelecem metas em quatro áreas principais. Esses indicadores são monitorados trimestralmente para garantir a conformidade.

01 *Rentabilidade do negócio e retorno do investimento em frota de carga*

02 *Qualidade de serviço*

03 *Preferência do Cliente*

04 *Sustentabilidade*



NCG 519: 6.1.I SETOR INDUSTRIAL

As operações de carga do Grupo LATAM, que representam 11,4% da receita consolidada, distinguem-se pela sua ampla cobertura e densidade de rede, bem como pela sua experiência no manuseio e cuidado da carga. Os principais produtos transportados incluem flores, peixes e frutas para exportação da região, e produtos tecnológicos, peças de reposição críticas e produtos farmacêuticos para importação na América do Sul.

Em 2025, o Grupo LATAM transportou mais de um milhão de toneladas de carga, representando um crescimento de 0,9% em comparação com 2024. A capacidade de Carga , medida em ATK (toneladas-quilômetro disponíveis), aumentou 3,1%, enquanto a demanda, medida em RTK (quilômetros-tonelada reais), cresceu 2,2%, elevando o fator de ocupação para 53,3%.

Isso foi acompanhado por um aumento de 1,1% nas taxas médias de frete, com base no RTK (rota por quilômetro), em comparação com 2024. Como resultado, as receitas de frete aumentaram 3,4% em relação aoo ano anterior, fechando em quase US$ 1,7 bilhão.

Em 2025, as afiliadas de carga do Grupo LATAM consolidaram a posição como o principal grupo de carga para, de e dentro da América do Sul, apoiadas por uma rede que opera mais de 430 voos semanais para a América do Norte e cerca de 190 para a Europa, após uma expansão histórica nesta última rota, atingindo 15 voos de carga semanais. Isso faz do Grupo LATAM o maior operador de carga entre a Europa e a América do Sul.

Além disso, o ano foi marcado por investimentos estratégicos, como a modernização do hub de Miami, um dos mais importantes para os negócios de carga do Grupo LATAM. Este hub representa um ponto de conexão fundamental entre a América do Norte e a América Latina, além de facilitar ligações com a Europa e a Ásia. Nele, o grupo conta com um dos maiores armazéns do aeroporto, com aproximadamente 33.000 m², que dá suporte à maior operação de carga internacional de Miami.

Nas instalações de carga seca em Miami, o Grupo LATAM realizou uma série de reformas para melhorar a eficiência e o controle no recebimento e armazenamento de cargas.

Entre as melhorias, destacam-se uma nova plataforma de paletização que permite o manuseio simultâneo de 25% mais carga, estantes mais altas que aumentam a capacidade disponível em 26% e máquinas automáticas de pesagem e medição que agilizam o recebimento de cargas, garantindo assim que cada remessa seja processada com a máxima precisão.

A empresa também incorporou uma nova frota de empilhadeiras com baterias de lítio, tornando-se a primeira companhia aérea no estado da Flórida a usar essa tecnologia.

Do lado brasileiro, também foi realizado um investimento significativo em automação no terminal doméstico de Guarulhos, com um sistema de triagem capaz de processar 72.000 pacotes por dia, impulsionando o crescimento do comércio eletrônico no Brasil.

Esses avanços refletem o compromisso do Grupo LATAM com a eficiência operacional, a solidez de sua rede e a melhoria contínua da experiência de seus clientes.



Certificações

As operações do Grupo LATAM baseiam-se no rigoroso cumprimento das normas internacionais de segurança e qualidade operacional, pilares fundamentais para a continuidade, confiabilidade e resiliência dos negócios. Em 2025, a empresa manteve suas principais certificações de segurança aeronáutica e operacional, que dão suporte às suas operações de passageiros e carga, em conformidade com os requisitos de organizações internacionais e autoridades aeronáuticas dos países onde opera.

Além da conformidade formal, essas certificações são ativamente integradas aos sistemas operacionais e de gestão de riscos do grupo, permitindo a padronização de processos, o fortalecimento dos controles e a garantia de uma execução consistente em um contexto de crescimento da rede, incorporação de novas aeronaves e maior complexidade operacional.

Entre as normas que dão suporte a essa gestão estão certificações internacionais como a IOSA, juntamente com outras estruturas regulatórias aplicáveis às operações aéreas e de carga.

Desde 2017, o Grupo LATAM também possui a certificação CEIV Pharma da IATA, que garante a integridade dos produtos farmacêuticos durante o transporte, especialmente aqueles que exigem controle de temperatura. Os operadores de carga do Grupo LATAM e seu armazém em Miami (EUA) renovaram essa certificação, atendendo aos mais altos padrões de qualidade.

Além disso, desde 2022, o Grupo LATAM é pioneiro no setor em todo o mundo, tendo obtido a certificação de Centro de Excelência para Validadores Independentes (CEIV) para baterias de lítio, concedida pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

A empresa manteve e fortaleceu um robusto sistema de gestão de segurança de carga, focado na identificação, avaliação e mitigação de riscos associados ao transporte aéreo.

Medidas de segurança

Ao longo de 2025, as afiliadas de carga do Grupo LATAM continuaram a fortalecer a abordagem de segurança operacional como um pilar fundamental de sua proposta de valor, garantindo altos padrões em todas as operações, na cadeia logística e no manuseio de cargas sensíveis. Essa abordagem permite uma operação confiável em mercados altamente regulamentados e possibilita que a empresa responda às crescentes demandas de clientes e autoridades em um contexto de maior complexidade operacional e expansão da rede.

Ainda na área de segurança, a empresa manteve e fortaleceu um robusto sistema de gestão de segurança de carga, focado na identificação, avaliação e mitigação de riscos associados ao transporte aéreo. Este sistema integra procedimentos operacionais padronizados, treinamento especializado e controles preventivos em todas as etapas do processo, sendo aplicável tanto à frota de carga dedicada quanto às operações com suporte de carga em porões de aeronaves de passageiros, garantindo coerência e consistência operacional em toda a rede.

As empresas afiliadas de carga do Grupo LATAM operam em estrita conformidade com as regulamentações internacionais aplicáveis, incluindo os requisitos da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) e das autoridades aeronáuticas locais dos países em que atuam. Além disso, mantém uma relação de colaboração contínua com as autoridades regulatórias e aeroportuárias, o que lhe permite antecipar mudanças regulatórias, fortalecer os controles e garantir operações alinhadas às melhores práticas do setor.

A gestão de cargas sensíveis é uma prioridade dentro do modelo de segurança operacional. Em particular, a LATAM Carga possui protocolos específicos para o transporte de produtos farmacêuticos, materiais perigosos e baterias de lítio, levando em consideração os requisitos de embalagem, manuseio, monitoramento e resposta a emergências.

Este conjunto de medidas reforça a confiabilidade, a resiliência e a competitividade da operação de carga do Grupo LATAM, consolidando sua posição nas principais rotas comerciais da região e fortalecendo a confiança de clientes e autoridades na segurança de suas operações.

Apoio às indústrias de exportação da América do Sul

GRI 203-2

A estrutura operacional das afiliadas de carga do Grupo LATAM — baseada no uso combinado de uma frota de carga dedicada e da capacidade de carga nos porões das aeronaves de passageiros — possibilitou fluxos de carga bidirecionais em toda a rede, que abrange 170 destinos de carga, conectando-os mesmo durante períodos de alta sazonalidade e pressão logística. Esse modelo flexível facilitou a adaptação da capacidade, frequências e rotas de acordo com as necessidades de produção de cada setor e as condições dos mercados de destino.

Em 2025, a operação de carga do Grupo LATAM continuou a desempenhar um papel fundamental para as principais indústrias exportadoras da América do Sul, garantindo conectividade, capacidade de transporte de carga, confiabilidade e continuidade operacional em cadeias logísticas altamente complexas.

A proposta operacional para esses mercados visa atender às necessidades específicas de setores com prazos de entrega rigorosos, cumprindo os padrões globais de gerenciamento da cadeia de frio e garantindo que os produtos sejam manuseados com o máximo cuidado.

Para produtos perecíveis, como frutas frescas, flores e frutos do mar, a operação priorizou a integridade da cadeia de frio por meio da coordenação com clientes, aeroportos, fornecedores e diversas partes interessadas durante os períodos de pico, bem como a gestão eficiente dos tempos de transporte terrestre e aéreo — aspectos críticos para a competitividade das exportações da região. Da mesma forma, no segmento farmacêutico, a operação continuou a fortalecer as capacidades especializadas de manuseio, monitoramento e rastreabilidade, garantindo a conformidade com os requisitos sanitários e regulamentares em rotas geograficamente complexas.

Durante os períodos de pico sazonal, como o Dia dos Namorados e o Dia das Mães, a operação demonstrou altos níveis de planejamento e flexibilidade operacional, realizando mais de 430 voos dentro de prazos apertados, garantindo o cumprimento dos padrões da cadeia de frio e a continuidade operacional. Da mesma forma, no início da temporada 2025-2026, o Grupo LATAM fortaleceu sua participação no mercado de exportação de cerejas chilenas para a Ásia, um fluxo logístico altamente exigente em termos de tempo e qualidade operacional.



Apoio às indústrias de exportação da América do Sul

Participação de mercado

CHILE

51%
do salmão exportado

PERU

44%
do total de frutas e vegetais

BRASIL

50%
do pescado é exportado

COLÔMBIA

42%
das flores

EQUADOR

54%
das flores

Ambiente competitivo

6.1.II SETOR INDUSTRIAL

O setor de transporte de cargas na região é altamente competitivo, visto que as companhias aéreas internacionais e regionais frequentemente dispõem de capacidade ociosa em suas operações de carga, que costumam utilizar na América do Sul. Na região, o Grupo LATAM conseguiu manter uma forte participação de mercado graças ao uso eficiente de sua frota e rede.

Os principais concorrentes podem ser divididos em três categorias:

1. Companhias aéreas híbridas, que operam frotas mistas de compartimentos de carga no porão da aeronave e aviões cargueiros, como Air France-KLM-MartinAir, Lufthansa, Qatar Airways, Ethiopian Airlines, Korean Air e Avianca.

2. Operadores exclusivamente de carga, como a Atlas e a Cargolux.

3. Operadoras que utilizam exclusivamente compartimentos de carga no porão das aeronaves, como o grupo IAG (British Airways, Iberia e suas afiliadas), a American Airlines e a United Airlines.

JOINT VENTURE COM A DELTA AIRLINES

GRI 2-6

Ao longo de 2025, a Joint Venture (JV) entre a LATAM e a Delta Air Lines continuou a consolidar-se como um facilitador da conectividade entre a América do Sul e a América do Norte, expandindo o alcance da rede, fortalecendo a experiência de viagem dos passageiros e gerando eficiências operacionais relevantes para ambas as empresas.

Um dos marcos mais significativos do período foi a inclusão da Argentina no âmbito da Joint Venture em abril de 2025. Essa adição permitiu a integração de um dos mercados mais importantes em termos de receita no eixo Estados Unidos-Canadá-América do Sul ao acordo, fortalecendo a conectividade entre o Cone Sul e a América do Norte. Também em 2025, novas rotas foram lançadas no âmbito do acordo, incluindo Guayaquil-Nova York (JFK), Buenos Aires-Miami e Lima-Salt Lake City.

Em paralelo, a Joint Venture continuou a impulsionar melhorias na experiência de viagem por meio de iniciativas conjuntas em aeroportos, soluções digitais e experiência a bordo, caminhando rumo a uma proposta de valor mais integrada, consistente e alinhada entre as duas companhias aéreas.

Benefícios nas operações de passageiros

Graças à Joint Venture, os passageiros do Grupo LATAM têm acesso a uma rede ampliada de mais de 200 destinos oferecidos pela Delta nos Estados Unidos e Canadá, fortalecendo a conectividade de e para Argentina, Chile, Brasil, Peru, Colômbia e Equador, particularmente para destinos como Los Angeles, Nova York, Atlanta, Boston, Orlando, Miami e Salt Lake City.

O acordo também permite o acúmulo e o resgate de milhas do LATAM Pass em voos operados pela Delta, fortalecendo o ecossistema de fidelidade e oferecendo maior flexibilidade e valor aos clientes frequentes

Desde o início da Joint Venture em 2022 e até dezembro de 2025, mais de 15 milhões de passageiros foram transportados, incorporando mais de 68.000 voos adicionais e expandindo de forma constante a capacidade compartilhada entre as duas companhias aéreas. Durante 2025, a participação conjunta da LATAM e da Delta na capacidade de voos da América do Sul para os Estados Unidos e Canadá atingiu 33%, refletindo um aumento de 8 pontos percentuais desde o início do acordo em 2022.

Operação conjunta e de carga

No setor de cargas, a Joint Venture fortaleceu a conectividade logística entre a América do Sul e a América do Norte, integrando as capacidades da LATAM Carga e da Delta Carga para oferecer maior alcance, confiabilidade e eficiência em diversas rotas. Essa integração contribuiu para aprimorar a proposta de valor para clientes em setores de alta exigência, aproveitando de forma eficiente a rede combinada e as sinergias operacionais entre as duas empresas.

Inovação, sustentabilidade e envolvimento comunitário

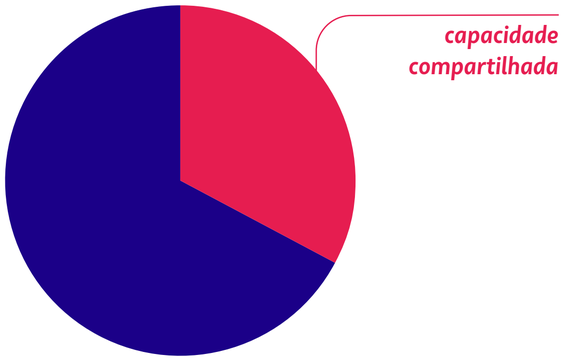
Ao longo de 2025, a Joint Venture também promoveu iniciativas conjuntas de inovação e sustentabilidade, com foco no impacto social e no engajamento comunitário. A LATAM e a Delta colaboraram com organizações sem fins lucrativos, como a YMCA e a Junior Achievement, desenvolvendo atividades voltadas para educação, inclusão e desenvolvimento comunitário.

Além disso, foi lançado o projeto Patagônia Azul, uma iniciativa promovida pelos canais de comunicação da Delta, reforçando a visibilidade regional do trabalho conjunto em conservação e sustentabilidade. Ao longo do ano, a Joint Venture participou de mais de 14 eventos focados em diversidade, equidade, inclusão e comunidade, bem como em eventos relevantes do setor, fortalecendo seu posicionamento e colaboração em nível regional.

Áreas de foco para 2026

Olhando para o futuro, até 2026, o compromisso da Joint Venture LATAM-Delta é continuar fortalecendo a conectividade entre a América do Sul e a América do Norte: aprofundando as melhorias na experiência de viagem e dando ênfase especial à evolução da experiência digital do passageiro. Este último ponto é fundamental para continuar a gerar valor e consolidar a maturidade do acordo.

Percentual da capacidade partilhada[1]



9

Novas rotas lançadas [2]

Grupo LATAM:
São Paulo (Brasil) - Los Angeles (Estados Unidos)
Bogotá (Colômbia) - Orlando (Estados Unidos)
Lima (Peru) - Atlanta (Estados Unidos)
Santiago (Chile) - Buenos Aires (Argentina) - Miami (Estados Unidos)
Guayaquil (Equador) - Nova York (Estados Unidos)
Lima (Peru) - Orlando (Estados Unidos)

Delta Air Lines:
Atlanta (Estados Unidos) - Cartagena (Colômbia)
Nova York (Estados Unidos) - Rio de Janeiro (Brasil)
Salt Lake City (Estados Unidos) - Lima (Peru)

[1] Com base em ASKs (Assentos-quilômetro disponíveis) e calculado para toda a América do Sul até os Estados Unidos e Canadá /Fonte: Diio.net. Metodologia alterada em relação ao 2024.
[2] Novas rotas lançadas desde o início da Joint Venture, rotas em operação em 31 de dezembro de 2025.

FROTA

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

Renovação da frota

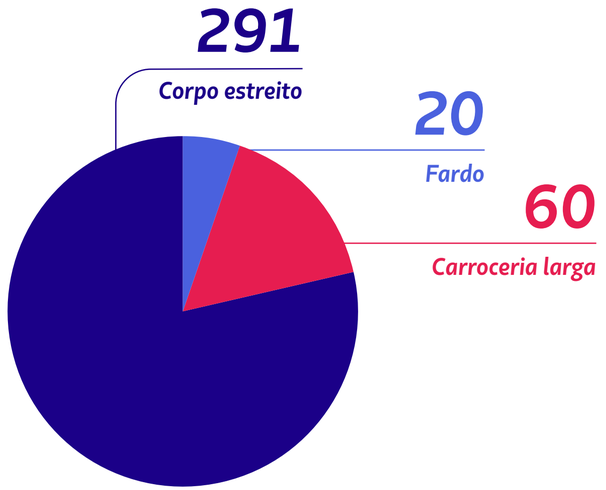
Em 2025, o Grupo LATAM continuou a avançar com sua estratégia de renovação e fortalecimento da frota, mantendo o foco na eficiência operacional, padronização e melhoria contínua da experiência de viagem. Nesse período, a empresa recebeu um total de 26 aeronaves, sendo 24 aeronaves de fuselagem estreita da família Airbus A320, destinadas principalmente a operações regionais e domésticas na América do Sul, e duas aeronaves de fuselagem larga para reforçar as operações em rotas internacionais.

Embora os modelos adicionados sejam consistentes com os utilizados pelo grupo em anos anteriores, essas adições permitem a modernização contínua da frota, a otimização do consumo de combustível, o aumento da confiabilidade operacional e a manutenção de altos padrões de segurança, conforto e eficiência ambiental. Dessa forma, a LATAM continua sua estratégia de longo prazo de manter uma frota homogênea e flexível, preparada para atender às necessidades operacionais e de crescimento do negócio.



371

NÚMERO TOTAL DE AVIÕES
12.2 Idade média da frota



26

AERONAVES INCORPORADAS EM 2025

Manutenção

A manutenção, o planejamento e a devolução da frota de Aeronave do Grupo LATAM são realizados principalmente em suas bases de Manutenção, Reparo e Operações (MRO) em São Carlos, Brasil, e Santiago, Chile, que também oferecem serviços a terceiros, bem como em bases de manutenção de linha em São Paulo (Guarulhos), Brasil, e Lima, Peru. Essas bases, equipadas e certificadas para atender às frotas da Airbus e da Boeing, realizaram 89,6% da manutenção pesada do Grupo LATAM, totalizando 1,79 milhão de horas-homem em 2025.

A unidade de manutenção, reparo e revisão (MRO) de São Carlos (Brasil) tem capacidade para atender até nove aeronaves simultaneamente e conta com 23 oficinas especializadas em componentes técnicos. Já a unidade de Santiago (Chile) possui dois hangares capazes de atender simultaneamente duas aeronaves de fuselagem larga e duas de fuselagem estreita, além de 11 oficinas de apoio à manutenção. O Grupo LATAM também realiza inspeções em Lima (Peru) para aeronaves da família Airbus A320 e em Guarulhos (Brasil) para aeronaves das famílias Airbus A320 e Boeing 777. Em 2025, a LATAM MRO realizou 450 serviços, incluindo 232 inspeções de revisão C e 218 inspeções especiais para a frota do Grupo LATAM.

Enquanto isso, a manutenção de linha, que engloba tarefas preventivas e corretivas, opera em diversas bases na América do Sul e nos Estados Unidos, atingindo 2,8 milhões de horas-homem em 2025. Vale ressaltar que o Grupo LATAM também investe na modernização de motores para melhorar a eficiência e reduzir sua pegada de carbono. Nesse contexto, implementou a APU 131-9A em sua frota de A320-200, alcançando uma economia de combustível de 2,5% ao ano.

Frota em operação a partir de 31 de dezembro de 2025.

	Aeronave na propriedade, instalações e equipamentos	***Aeronave em Direito de Uso segundo a IFRS 16***	***Total***
Aeronave de Passageiro			
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***
Contratos de arrendamento de curto prazo			
Airbus A330-200	*0*	*3*	*3*
TOTAL	***0***	***3***	***3***
Aeronave de Carga			
Boeing 767-300F	*19*	*1*	*20*
TOTAL	***19***	***1***	***20***
FROTA TOTAL	***183***	***188***	***371***

Características da Frota

Fleet in operation as of December 31, 2025

	Comprimento (m)	Envergadura (m)	Assentos	Velocidade de cruzeiro (km/h)	Peso máximo de decolagem (kg)
Operação de passageiros – frota de aeronaves de curto alcance/fuselagem estreita em 31 de dezembro 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*
Operação de passageiros – frota de longa distância em 31 de dezembro 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*
Operação de Carga - frota em 31 de dezembro de 2025					
Boeing 767 – 300F	*54.9*	*47.6*	*NA*	*851*	*186,880*



Instantâneo

NCG 591: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB

	Unidade	2022	2023	2024	2025
Operação de passageiros					
Habilidade	*ASK[1] - milhões*	*113,852*	*137,251*	*157,931*	*170,812*
Receita por passageiro-quilômetro	*RPK[2] - milhões*	*92,588*	*114,007*	*133,138*	*144,110*
Fator de ocupação	*PERGUNTE[1] (%)*	*81.3*	*83.1*	*84.3*	*84.4*
Receitas/PERGUNTE[1]	*Centavos de dólar*	*6.7*	*7.4*	*7.1*	*7.4*
Número total de passageiros transportados	***Milhas***	**62,467**	**73,898**	**82,007**	**87,414**
Voos de Passageiro por ano	*Milhas*	*439,309*	*522,558*	*567,170*	*584,452*
Operação de carga					
SASB TR-AL-000.D					
Habilidade	*ATK[3] - milhões*	*6,256*	*7,171*	*8,066*	*8,313*
Receita em toneladas-quilômetro	*RTK[4] - milhões*	*3,532*	*3,704*	*4,330*	*4,427*
Fator de ocupação	*ATK[3] (%)*	*56.5*	*51.6*	*53.7*	*53.3*
Receitas/ATK[3]	*Centavos de dólar*	*27.6*	*19.9*	*19.8*	*19.9*
Toneladas transportadas	***Milhares de toneladas***	**901**	**946**	**998**	**1,007**

[1] *ASK: Uma sigla em inglês que significa "assentos-quilômetros disponíveis".*
[2] *RPK: Uma sigla em inglês que significa "passageiros-quilômetros pagos".*
[3] *ATK: Uma sigla em inglês que significa "toneladas-quilômetros oferecidas".*
[4] *RTK: Uma sigla em inglês que significa "toneladas-quilômetros de receita".*





CLIENTES

06

96 *OPERAÇÃO DE PASSAGEIRO*

104 *OPERAÇÃO DE CARGA*

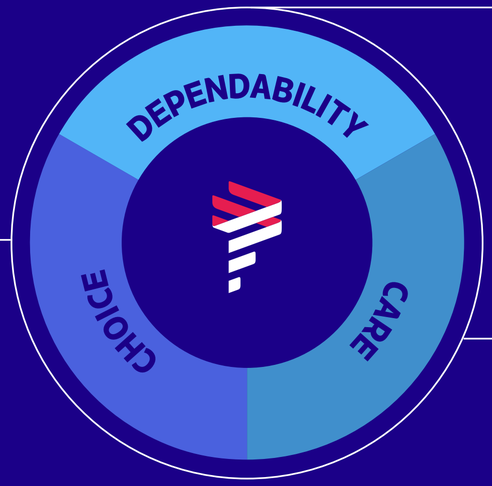
107 *TECNOLOGIA E INOVAÇÃO*

110 *CIBERSEGURANÇA E PROTEÇÃO DE DADOS*

Três pilares estratégicos

ESCOLHA

Focar em oferecer mais e melhores opções, por meio de um produto de classe mundial, da digitalização das viagens, do autoatendimento e de uma experiência que promova a autonomia e a flexibilidade do cliente.



CONFIABILIDADE

Execução confiável e consistente, respaldada por confiabilidade operacional, pontualidade e desempenho robusto ao longo de toda a jornada do cliente.

ATENDIMENTO

Experiências personalizadas e humanizadas, com ênfase em hospitalidade, assistência pós-viagem e um sólido ecossistema de fidelidade, liderado pelo LATAM Pass, que fortalece relacionamentos de longo prazo.

Conquistas significativas em 2025

Melhor companhia aérea da américa do sul

Sexto ano consecutivo - SKYTRAX.

Companhia Aérea de Carga do Ano

Primeira companhia aérea de carga sul-americana a ganhar o prêmio - Notícias de Carga Aérea.

Histórico de satisfação do cliente

54 pontos no NPS (Net Promoter Score) para passageiros, 3 pontos a mais do que em 2024.

O cliente no centro

Na LATAM, os clientes estão no centro do modelo de negócios e da estratégia de criação de valor. Num contexto de transformação na indústria aérea e de expectativas cada vez maiores por parte dos passageiros e clientes de carga, o grupo procura ir além da simples facilitação de operações de viagens e logística, aspirando, sobretudo, a tornar-se parte essencial dos projetos, necessidades e sonhos daqueles que dependem da sua rede e dos seus serviços.

Ao longo de 2025, o grupo continuou a demonstrar que é uma organização genuinamente orientada para o cliente, consolidando uma experiência consistente e coerente entre a promessa da marca e a experiência dos passageiros e clientes de carga em todos os pontos de contato.

Ao longo de 2025, o Grupo LATAM continuou a fortalecer sua gestão de clientes por meio de um modelo abrangente de ponta a ponta que prioriza processos em vez de funções e promove a execução coordenada em todos os pontos de contato. Esse modelo integra perfeitamente a Jornada do Passageiro , a Jornada de Fidelidade, a Jornada de Carga e a Jornada da Aeronave com equipes multifuncionais, garantindo a consistência entre a promessa da marca e a experiência do cliente.



Alcançando *novas alturas*

GRI 3-3

Em 2025, o Grupo LATAM consolidou uma profunda transformação na experiência de viagem de seus passageiros, refletida no lançamento de sua nova promessa de marca: “Alcançando novas alturas”.

Este marco reflete a forma como o grupo concebe e entrega a sua proposta de valor aos passageiros, elevando os padrões de serviço ao longo de toda a viagem, desde a experiência em terra até à experiência de bordo.

Essa evolução se baseia em avanços concretos implementados nos últimos anos, como a renovação contínua das cabines e lounges, o fortalecimento dos serviços premium, melhorias nos processos de embarque e atendimento e uma oferta gastronômica reforçada, juntamente com uma operação cada vez mais eficiente e confiável.

Esses desenvolvimentos, baseados no feedback contínuo de nossos clientes, também são integrados a critérios de sustentabilidade, eficiência operacional e uso responsável de materiais, contribuindo para uma experiência de viagem mais consistente e alinhada às expectativas atuais dos passageiros.

“Alcançando novas alturas” expressa a aspiração do Grupo LATAM de oferecer uma experiência acolhedora e consistente, baseada no cuidado com as pessoas e na hospitalidade que caracteriza nossa região.

Essa promessa orienta a evolução contínua de produtos, serviços e soluções digitais, respondendo a um passageiro cada vez mais exigente, conectado e consciente, e guiando as prioridades de melhoria em todos os pontos de contato ao longo da jornada.

01



Experiência preferencial em aeroportos

02



Salas VIP: experiência premium e sustentável com identidade local.

03



Aumento dos serviços premium e evolução da experiência de voos de longa distância.

04



Conectividade e experiência a bordo.

05



Melhorias no jogo na América Latina.

06



Modernização da Frota e fortalecimento da conectividade regional.

07



LATAM Pass e experiência aprimorada para passageiros.

08



Evolução do programa LATAM Pass.

09



Acordos comerciais e expansão do ecossistema LATAM Pass.

OPERAÇÃO DE PASSAGEIRO

01

Experiência preferencial em aeroportos

Como parte da melhoria da experiência em terra, o Grupo LATAM incorporou áreas de serviço exclusivas para clientes do LATAM Pass no novo terminal do Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, durante a inauguração em 2025. A oferta inclui check-in Signature 24 horas por dia, sete dias por semana, para membros Black Signature e Black, e check-in Premium para membros Platinum e Gold e passageiros das classes Business e Premium Economy, complementado por soluções digitais de autoatendimento para despacho de bagagem.

Além disso, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, o serviço premium de embarque remoto em veículos Audi 100% elétricos foi estendido aos clientes Black Signature, combinando exclusividade, eficiência operacional e critérios de sustentabilidade em um dos principais hubs do grupo.

02

Salas VIP: experiência premium e sustentável com identidade local.

Em 2025, o grupo reforçou sua oferta de experiências premium em terra com a inauguração do novo LATAM Lounge Lima no Aeroporto Internacional Jorge Chávez. Este espaço segue uma linha semelhante à do Lounge de Santiago, integrando design, hospitalidade e gastronomia em uma oferta coesa e sofisticada, profundamente conectada ao patrimônio cultural.

O lounge Lima foi concebido e desenvolvido para celebrar as raízes peruanas e está organizado em áreas Signature e Premium, inspiradas nas paisagens do litoral e da Cordilheira dos Andes. Seu design incorpora arquitetura contemporânea, design de interiores e tecidos artesanais, além de uma oferta gastronômica sofisticada que destaca a cultura e os sabores do país.

Além disso, o novo LATAM Lounge Lima foi projetado de acordo com critérios de sustentabilidade, com o objetivo de obter a certificação LEED, um sistema global que reconhece espaços construídos e operados com altos padrões de eficiência energética e ambiental. Essa abordagem reforça o compromisso do grupo em integrar sustentabilidade, hospitalidade e design de classe mundial em seus principais pontos de contato e complementa a evolução da experiência premium a bordo.



03

Aumento dos serviços premium e evolução da experiência de voos de longa distância.

Em 2025, o Grupo LATAM iniciou a operação de seus primeiros Boeing 787 com cabines Premium Business renovadas, resultado do programa de modernização anunciado em 2024. Este programa envolve um investimento total de US$ 360 milhões para a modernização de 24 aeronaves. O processo incorpora suítes Business de última geração, novas poltronas Economy, um sistema de entretenimento completamente reformulado e a adição de espaços de descanso para comissários de bordo (OFAR), que melhoram as condições de descanso das tripulações em voos de longa duração.

Com essa iniciativa, o grupo tornou-se a primeira companhia aérea da América do Sul a incorporar suítes Premium Business com portas deslizantes, elevando os padrões de privacidade e conforto na região. Durante o ano, as primeiras aeronaves começaram a operar em rotas de Santiago para destinos como Cidade do México, Bogotá e Miami, com as novas suítes sendo progressivamente adicionadas a outras rotas internacionais. A renovação também inclui melhorias nas cabines Economy e Economy Plus, um novo sistema de entretenimento a bordo e atualizações no design de interiores. As obras foram realizadas em bases de manutenção no Chile e no Brasil e a conclusão está prevista para o segundo semestre de 2026.

Este processo de modernização foi concebido com foco na eficiência e no uso responsável de materiais, reforçando uma proposta premium que integra conforto, inovação e uma visão sustentável a longo prazo.

Em paralelo, o grupo avançou na implementação de uma experiência Premium Business abrangente, inspirada na identidade cultural e paisagística da América do Sul. Essa iniciativa integra o design do produto aos padrões de hospitalidade e serviço, reforçando uma experiência mais coerente e sofisticada, alinhada à promessa da marca do grupo no segmento premium.

Como parte da evolução futura de sua oferta, o Grupo LATAM também anunciou o lançamento de uma nova classe Premium Comfort para voos de longa distância a partir de 2027, com um investimento superior a US$ 100 milhões. Posicionada entre a Premium Business e a Economy, essa nova cabine oferecerá mais espaço, privacidade e conforto em voos de longa distância, ampliando as opções para os passageiros e fortalecendo a proposta de valor do grupo no mercado internacional.





04

Conectividade e experiência a bordo

Em 2025, mais de 13 milhões de membros do LATAM Pass utilizaram o serviço de Wi-Fi a bordo, disponível gratuitamente como benefício do programa. A LATAM possui atualmente a maior frota conectada da América do Sul, com mais de 250 aeronaves de corredor único equipadas e cobertura superior a 90% em toda a sua frota de aeronaves de corredor único. A partir de 2026, a conectividade será progressivamente estendida às aeronaves de fuselagem larga como parte de um investimento de US$ 60 milhões, fortalecendo a proposta de valor digital e a experiência de voo.

05

Melhorias no jogo na América Latina

Em 2025, o Grupo LATAM continuou a desenvolver conteúdo próprio por meio de do LATAM Play, com foco em oferecer propostas culturais e de bem-estar ligadas à identidade sul-americana.

Nesse contexto, consolidou-se a iniciativa LATAM Originals, reunindo conteúdo exclusivo com o objetivo de destacar o talento criativo da região. Entre os destaques do ano, esteve a primeira edição do LATAM Short Film Festival, cujo edital para cineastas emergentes do Brasil e do Chile recebeu mais de 600 inscrições. Os 12 curtas selecionados foram exibidos a bordo, e os vencedores ganharam uma viagem para participar de um festival internacional de curtas-metragens na França.

06

Modernização da Frota e fortalecimento da conectividade regional

Em 2025, o Grupo LATAM avançou com a renovação de sua frota de aeronaves de corredor único, visando aprimorar a experiência dos passageiros em rotas domésticas e regionais. Este programa inclui a adição de novas poltronas, maior conforto, conectividade a bordo, portas USB A+C e acesso ao LATAM Play, além de cabines Premium Economy e Economy com um visual renovado, inspirado na identidade e nas paisagens da América do Sul. Os trabalhos estão sendo realizados nas bases de manutenção do grupo no Chile, Peru e Brasil, com conclusão prevista entre o final de 2026 e o início de 2027.

Além disso, em setembro de 2025, o Grupo LATAM anunciou a incorporação de uma nova frota de última geração da Embraer. Essa nova frota fortalecerá a conectividade doméstica e regional, expandirá a cobertura em mercados menos densamente povoados e facilitará o acesso dos clientes a novos destinos, complementando a rede existente do grupo, que conta com 160 destinos para passageiros. Essa adição proporcionará uma experiência de viagem mais confortável, graças à configuração de cabine 2-2, além de uma operação mais eficiente em termos de consumo de combustível, contribuindo para uma proposta de valor competitiva para os passageiros, em linha com os padrões de experiência do cliente e a disciplina financeira do Grupo LATAM.

Esses avanços nos permitem oferecer uma experiência mais consistente, confortável e acessível aos passageiros em rotas nacionais e regionais, resultando em maior conectividade e altos padrões de eficiência e serviço.



07

LATAM Pass e experiência aprimorada para passageiros

Em 2025, o grupo aprofundou a evolução da sua oferta para clientes frequentes, por meio de uma renovação completa do LATAM Pass e de melhorias concretas na experiência a bordo e em terra, reforçando assim a fidelização, a personalização do serviço e a integração da viagem como um todo.

08

Evolução do programa LATAM Pass

Durante esse período, o programa LATAM Pass passou por uma reformulação, com mudanças que visavam simplificar seu uso, aumentar a clareza dos benefícios e oferecer maior valor direto aos membros. As principais mudanças incluíram: o lançamento dos Bônus LATAM Pass, os primeiros benefícios 100% elegíveis para membros; a eliminação do nível Gold Plus; e a adição de novos benefícios estruturais, como: uma segunda bagagem despachada inclusa para membros Platinum; um desconto de 50% na seleção de assentos LATAM+ em voos domésticos para passagens compradas com tarifa Light ou superior; e a eliminação da expiração de milhas para membros Elite.

Além disso, as regras foram simplificadas, eliminando os segmentos qualificatórios e o número mínimo de voos exigidos em voos em grupo, facilitando o acesso e a permanência nas categorias Elite.

09

Acordos comerciais e expansão do ecossistema LATAM Pass

No Brasil, foi anunciada uma aliança com a Revo, empresa de mobilidade aérea urbana, que permite aos clientes Black Signature e Black acumular milhas em voos entre o centro financeiro Faria Lima e o Aeroporto de Guarulhos. Isso integra perfeitamente a cidade ao transporte aéreo.

Além disso, foram incorporadas importantes alianças financeiras e comerciais, incluindo uma prorrogação de cinco anos do acordo com o Banco Santander, o lançamento do Banco Guayaquil no Equador, uma nova aliança financeira com o Nubank no Brasil e acordos comerciais com empresas como Aramco, Cabify Colômbia e Hilton.

Durante esse período, também foram lançadas novas funcionalidades para o programa, como o aplicativo LATAM Pass e a possibilidade de pagar por bagagens e upgrades usando milhas, ampliando as opções de uso e a flexibilidade para os membros.

Pontualidade

GRI 3-3

Em 2025, o índice de pontualidade do Grupo LATAM atingiu 84% no indicador DEP15, que mede os voos com até 15 minutos de atraso em relação ao horário previsto. Esse resultado manteve-se em linha com o desempenho de 2024, apesar de um ambiente operacional mais exigente.

Durante o período, a operação enfrentou fatores mais complexos, incluindo: obras prolongadas nos aeroportos de Guarulhos (GRU) e Congonhas (CGH), altos níveis de aplicação de programas de controle de fluxo (Ground Delay Program) em Bogotá (BOG), a entrada em operação do novo terminal em Lima (LIM) e um aumento de mais de 5% no número total de voos operados.

Olhando para 2026, prevê-se um cenário ainda mais desafiador, com a continuidade das restrições operacionais nos aeroportos de Bogotá (BOG), Guarulhos (GRU) e Congonhas (CGH), o início das obras nos aeroportos de Santiago (SCL) e Bogotá (BOG) e uma projeção de crescimento do tráfego de passageiros para o Grupo LATAM entre 8% e 10%. Nesse contexto, o Grupo LATAM mantém o compromisso com os altos padrões de pontualidade, trabalhando em estreita colaboração com as autoridades aeroportuárias e fornecedores para aprimorar continuamente os processos e realizar os ajustes operacionais necessários para garantir um serviço confiável e consistente aos seus passageiros.

Satisfação do Cliente

GRI 3-3

Durante o ano de 2025, o Grupo LATAM manteve a metodologia de medição do Net Promoter Score (NPS) em relação a 2024, garantindo a comparabilidade dos resultados e a consistência no monitoramento da satisfação dos passageiros.

O Grupo monitora continuamente a percepção dos clientes por meio de pesquisas realizadas em diversos pontos de contato ao longo da jornada do cliente, permitindo a identificação de oportunidades de melhoria e a tomada de decisões baseadas em evidências em cada etapa. O Net Promoter Score (NPS) é um indicador-chave de desempenho que mede a disposição dos passageiros em recomendar os serviços do grupo em uma escala de -100 a +100.

Em paralelo, os mecanismos de feedback do cliente foram reforçados, incorporando novas fontes que complementam as métricas tradicionais. Isso inclui uma revisão ampliada dos canais de Atendimento ao Cliente, a implementação de um programa de observação de viagens desenvolvido por funcionários para identificar lacunas no serviço e pesquisas de mercado destinadas a validar o desenvolvimento e o lançamento de produtos alinhados às preferências dos passageiros.

Como resultado das melhorias implementadas na experiência de viagem, a meta de satisfação do cliente foi superada em três pontos durante 2025, atingindo um NPS de 54 pontos, três pontos acima do resultado de 2024 e o nível mais alto já registrado pelo grupo. Da mesma forma, a satisfação dos passageiros da Classe Premium atingiu um recorde histórico, com um NPS de 58 pontos.



Voos perfeitos

x16 VS 2019

Ao comparar o desempenho do ano inteiro, observa-se uma melhoria ainda mais significativa: o indicador de “voos perfeitos” aumentou 16 vezes em 2025 em comparação com 2019. **Este indicador considera os voos que partem no horário e atingem uma pontuação média de NPS de 10, juntamente com níveis de satisfação de 10 em momentos-chave da experiência: check-in, embarque, voo e desembarque.**

Esse aumento significativo em comparação com 2019 demonstra uma maior consistência entre a promessa de serviço e a experiência efetivamente vivenciada pelos passageiros.

54 PONTOS

NPS dos Passageiro

+3 em relação a 2024

58 PONTOS

NPS para Passageiro premium

+2 em relação a 2024

Atendimento ao Cliente e gestão de reclamações

GRI 2-25

Durante o ano de 2025, o Grupo LATAM aprofundou seu modelo de atendimento ao cliente, passando de uma gestão reativa de reclamações para uma abordagem preventiva e transversal, na qual todas as áreas trabalham de forma consistente para antecipar atritos, fortalecer a confiança e proporcionar uma experiência alinhada à promessa de serviço do grupo.

Nesse sentido, a área de Atendimento ao Cliente do Grupo LATAM reforçou seu foco em inovação e digitalização do serviço ao cliente, com o objetivo de fortalecer a resolução no primeiro contato, reduzir a geração de reclamações e melhorar a qualidade, a consistência e a agilidade da comunicação com os clientes.

Nesse contexto, os esforços continuaram a promover uma abordagem focada na redução constante da taxa de reclamações por passageiro transportado, por meio da identificação e resolução das causas principais da insatisfação. O uso de ferramentas de inteligência artificial aprimorou a classificação e a análise das reclamações, permitindo que equipes interdisciplinares trabalhassem nas principais áreas de atrito. Como resultado, mais de 100 iniciativas de alto impacto foram implementadas durante o ano, alcançando uma redução de 17% na taxa de reclamações operacionais em comparação com 2024.

Além disso, foi implementado um modelo de serviço focado na resolução no primeiro contato, reduzindo a necessidade de transformar solicitações em reclamações formais. A adoção da plataforma A360 Agent como ferramenta única de gestão aumentou de 42% para 57%, resultando em maior consistência no serviço, aumento da eficiência operacional e uma redução de 28% nas reclamações registradas por esse canal. Esse modelo foi complementado pela implementação do copiloto Sofia, que oferece suporte aos agentes por meio de análises de desempenho, feedback empático e treinamento personalizado.

Por fim, em 2025, a estratégia de comunicação proativa para contingências de alto impacto foi reforçada e aprofundada, fornecendo informações claras, oportunas e personalizadas. Essa gestão possibilitou a implementação de comunicações com explicações detalhadas, alternativas de viagem e opções de alteração ou reembolso gratuitos, apoiadas por ferramentas digitais de autoatendimento, contribuindo para uma melhor experiência do cliente e uma gestão mais eficiente de situações complexas.

Este conjunto de iniciativas foi complementado por avanços na digitalização das comunicações com os clientes, o que melhorou, por um lado, a rastreabilidade, a compreensão e o acesso às soluções e, por outro, contribuiu para reduzir a incerteza e prevenir reclamações associadas a lacunas de informação.

Resultados e reconhecimento externo

CHILE

*No final de 2025, a LATAM foi reconhecida como **a companhia aérea com a menor taxa de reclamações no Chile**, de acordo com os registros da SERNAC, atingindo uma taxa de reclamações por passageiro mais de três vezes menor que a da concorrente mais próxima.*

PERU

Segundo a INDECOPI, a LATAM Airlines Peru também foi reconhecida como a companhia aérea com o menor número de reclamações de passageiros.

COLÔMBIA

*Na Colômbia, houve uma redução de **22% no número de reclamações recebidas** pela plataforma SIC Facilita entre 2024 e 2025.*

BRASIL

*No Brasil, considerando as informações disponíveis na plataforma Consumidor.gov — o principal canal de proteção ao consumidor do país — a LATAM se posicionou como **a companhia aérea com o menor número de reclamações de passageiros no final de 2025**, tanto em reclamações relacionadas às operações de voo quanto ao programa de fidelidade.*

*Além disso, em 2025, a LATAM recebeu pelo **segundo ano consecutivo o prêmio Reclame Aqui como a melhor companhia aérea do Brasil, uma das plataformas de reclamações mais importantes da região.** Também foi reconhecida pelo portal Modern Consumer como a companhia aérea que mais respeita os consumidores — distinção que não recebia desde 2021 — e recebeu o Prêmio Modern Consumer de Excelência em Atendimento ao Cliente pela gestão do serviço aos membros do LATAM Pass Elite.*

Áreas de foco para 2026

Olhando para 2026, o Grupo LATAM continuará a aprimorar a experiência de viagem, com foco em hospitalidade, inovação e conectividade. Os principais marcos incluem a introdução da primeira aeronave wide-body com Wi-Fi a bordo, o lançamento da primeira aeronave Embraer E2 no Brasil e a implementação contínua da nova cabine de Classe Executiva nas aeronaves Boeing 787; tudo isso em paralelo ao progresso na renovação da cabine da frota A319.

Esses focos nos permitirão continuar consolidando uma experiência de viagem mais consistente e conectada, alinhada à promessa da marca do grupo, fortalecendo a satisfação e a preferência dos passageiros em um contexto de crescimento e maiores demandas operacionais.

Canais de distribuição

NCG 519: 6.2.II NEGÓCIOS

O Grupo LATAM entende que, em um mundo onde o fluxo de informações avança a um ritmo sem precedentes, a adaptação não é apenas uma necessidade, mas também uma oportunidade para transformar a forma como interage com seus clientes. Portanto, sua estrutura de distribuição inclui canais diretos e indiretos, ambos focados na melhoria das plataformas para facilitar vendas e serviços. De fato, o Grupo LATAM está fazendo progressos significativos na transformação digital desses canais.

Com relação aos canais de distribuição direta, que incluem escritórios de vendas, centrais de atendimento e comércio eletrônico (site e aplicativos móveis), em 2025, 62% dos passageiros compraram suas passagens por meio de um dos canais diretos da LATAM.

Por outro lado, existem canais de distribuição indiretos, que incluem agências de viagens, pontos de venda em geral e plataformas online. De fato, em 2025, 38% dos passageiros compraram suas passagens por meio de um dos canais indiretos da LATAM.



OPERAÇÃO DE CARGA

As empresas de transporte de carga realizaram a maior expansão de sua rede entre a Europa e a América do Sul, tornando-se líderes na região nessa rota.

Carga: conectividade, especialização e criação de valor na região

O Grupo LATAM conecta os principais polos de produção da América do Sul com a América do Norte, Europa, Oceania e África, desempenhando um papel estratégico para o comércio exterior regional e para cadeias logísticas essenciais, como as de produtos perecíveis, farmacêuticos, comércio eletrônico e ajuda humanitária.

Em 2025, suas afiliadas operaram em cinco mercados domésticos — Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru — alcançando uma rede de 170 destinos em 31 países. A operação foi apoiada por 19 aeronaves de carga dedicadas, operando durante todo o ano, e pela capacidade de carga em porões de mais de 350 aeronaves de passageiros, permitindo ao grupo manter uma rede robusta, flexível e resiliente diante da alta demanda sazonal e das interrupções logísticas.

Em 2025, a receita de carga cresceu 3,4% em comparação com 2024, refletindo uma combinação de expansão da rede, especialização vertical e melhorias operacionais. Esse desempenho foi impulsionado pelos clientes, com um NPS global médio de 56 pontos, cinco pontos acima de 2024, e pelo setor, que reconheceu o LATAM Cargo Group e suas afiliadas com o prêmio de Companhia Aérea de Carga do Ano, concedido pela prestigiada publicação especializada Air Cargo News. Isso fez da LATAM a primeira companhia aérea de carga sul-americana a receber esse reconhecimento internacional.

Expansão da rede internacional

Em 2025, as empresas de transporte de carga realizaram a maior expansão de sua rede entre a Europa e a América do Sul, tornando-se líderes na região nessa rota. Especificamente, aumentaram seus voos de carga semanais de 12 para 15, elevando a capacidade de suas aeronaves de carga em 25%.

Nesse contexto, destaca-se a operação entre o Brasil e a Bélgica (com escala em Cabo Verde), que impulsionou as exportações brasileiras para a Europa e facilitou a entrada de cargas industriais e farmacêuticas na região, ampliando as alternativas logísticas disponíveis aos clientes.

Em paralelo, a conectividade terrestre e interlinear foi fortalecida e a integração com parceiros estratégicos foi aprofundada. Em particular, o primeiro ano da Joint Venture com a Delta Cargo encerrou com um aumento de 92% na tonelagem transportada combinada, melhorando substancialmente a conectividade entre a América do Norte e a América do Sul e fortalecendo uma proposta de valor baseada em maior alcance, confiabilidade e eficiência para os clientes de ambas as empresas.

Oportunidades para o futuro

Em 2024, as afiliadas de frete da LATAM Cargo iniciaram uma transformação digital baseada em uma reformulação completa dos processos e no uso da tecnologia com um objetivo claro: expandir sua capacidade operacional e aprimorar a experiência do cliente. Durante 2025, a transformação teve início com desenvolvimentos iniciais focados em automação, melhorias na qualidade das informações operacionais e gestão de ativos mais eficiente, possibilitando um salto estrutural em produtividade e geração de valor, aumentando a capacidade operacional e fortalecendo a confiabilidade, a flexibilidade e os níveis de serviço.

Olhando para o futuro, até 2026, o grupo enfrenta um cenário de crescimento impulsionado por duas grandes alavancas estratégicas: um aumento significativo na oferta e a transformação tecnológica em curso, que continuará a expandir a capacidade operacional, promovendo operações mais ágeis, simples e previsíveis, e melhorando a experiência do cliente, gerando assim oportunidades concretas para o futuro.

Gestão de segurança de Carga

A proposta de valor do negócio de cargas do Grupo LATAM baseia-se em elevados padrões de segurança em toda a cadeia logística, proporcionando confiança aos clientes em mercados regulamentados e com cargas altamente sensíveis. A empresa trabalha continuamente com as autoridades e as partes interessadas no ecossistema logístico para garantir o cumprimento dos requisitos aplicáveis.

Essas normas são especialmente relevantes para clientes que operam em mercados altamente regulamentados ou com cargas sensíveis, reforçando a confiança, a rastreabilidade e a continuidade do serviço.

Especialização em produtos perecíveis, flores e exportações estratégicas

As afiliadas de carga da LATAM mantiveram sua liderança no transporte de produtos perecíveis da América do Sul, consolidando sua posição como atores-chave na exportação de produtos altamente sensíveis ao tempo e às condições logísticas, como peixes, flores e frutas frescas. Essa posição se baseia em operações especializadas, altos padrões de planejamento, flexibilidade operacional e na proteção da cadeia de frio em toda a rede.

Durante períodos de alta temporada, como o Dia dos Namorados e o Dia das Mães, a operação demonstrou sua capacidade de resposta, com mais de 430 voos realizados dentro de prazos específicos, garantindo a continuidade do serviço e a confiabilidade exigida pelos clientes. Além disso, o Grupo LATAM reforçou sua atuação nas exportações de cerejas chilenas, participando do início da temporada 2025-2026 com embarques para a Ásia, um mercado particularmente exigente em termos de prazos de entrega e qualidade logística.

Carga farmacêutica e cadeia de frio

O segmento de carga farmacêutica continuou sua expansão em 2025, com um aumento de 58% na receita e de 43% no volume transportado. A rede farmacêutica alcançou 221 rotas ativas, ante 84 em 2019, graças a rigorosos padrões de gerenciamento da cadeia de frio, monitoramento em tempo real e gestão proativa de riscos. Essa capacidade permitiu a conexão entre laboratórios e profissionais de saúde com pacientes em toda a complexa geografia da América do Sul, garantindo a integridade dos produtos e a conformidade regulatória.

O setor reconheceu o alto padrão de serviço ao conceder ao LATAM Cargo Group o Prêmio Farmacêutico da Indústria de Carga Aérea, entregue no World Air Cargo Awards.



Sustentabilidade nas operações de carga

A estratégia de sustentabilidade do negócio de cargas do Grupo LATAM está estruturada em torno dos mesmos pilares da estratégia geral de sustentabilidade do grupo, com foco principal na gestão das mudanças climáticas, na economia circular e na geração de valor compartilhado. No segmento de cargas, houve avanços em soluções climáticas desenvolvidas em colaboração com os clientes, combinando o uso dos atributos ambientais da SAF por meio de programas de compensação de carbono, como o "1+1: Compensação para Conservar".

Em 2025, as empresas de transporte de carga afiliadas compensaram um total de 40.602 toneladas de CO2 em colaboração com seus clientes.

Em 2025, as afiliadas de carga do Grupo LATAM fortaleceram sua colaboração estratégica com os clientes por meio da implementação de duas iniciativas conjuntas de ação climática:

Em conjunto com o Logiztik Alliance Group, e por meio de uma solução combinada de SAF e compensação de carbono, foram abordadas aproximadamente 15% (574,8 tCO2) das emissões associadas aos seus voos de exportação da Colômbia no ano anterior;

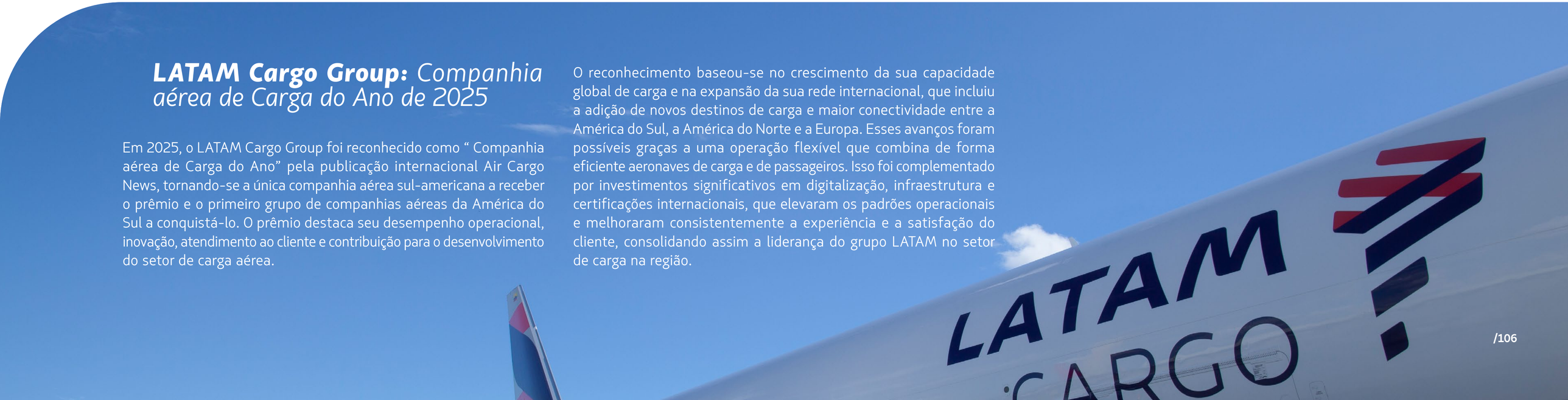
Em conjunto com a Quick Carga, estima-se uma redução aproximada de 7% (46 tCO2) nas emissões associadas aos voos de carga com origem em Frankfurt, Alemanha, e destino a São Paulo (Guarulhos), Brasil, por meio de da utilização do SAF, durante o período da programação de inverno de 2025–2026 (26 de outubro de 2025 a 28 de março de 2026).

Para obter mais informações, consulte o capítulo sobre Sustentabilidade.

LATAM Cargo Group: *Companhia aérea de Carga do Ano de 2025*

Em 2025, o LATAM Cargo Group foi reconhecido como " Companhia aérea de Carga do Ano" pela publicação internacional Air Cargo News, tornando-se a única companhia aérea sul-americana a receber o prêmio e o primeiro grupo de companhias aéreas da América do Sul a conquistá-lo. O prêmio destaca seu desempenho operacional, inovação, atendimento ao cliente e contribuição para o desenvolvimento do setor de carga aérea.

O reconhecimento baseou-se no crescimento da sua capacidade global de carga e na expansão da sua rede internacional, que incluiu a adição de novos destinos de carga e maior conectividade entre a América do Sul, a América do Norte e a Europa. Esses avanços foram possíveis graças a uma operação flexível que combina de forma eficiente aeronaves de carga e de passageiros. Isso foi complementado por investimentos significativos em digitalização, infraestrutura e certificações internacionais, que elevaram os padrões operacionais e melhoraram consistentemente a experiência e a satisfação do cliente, consolidando assim a liderança do grupo LATAM no setor de carga na região.



TECNOLOGIA E INOVAÇÃO

A Tecnologia tornou-se um facilitador estratégico para o Grupo LATAM, permitindo-lhe melhorar a experiência do cliente e do colaborador, fortalecer a eficiência operacional, aumentar a resiliência a imprevistos e avançar rumo a uma gestão empresarial mais sustentável. Ao longo de 2025, o grupo aprofundou a integração de soluções digitais, análises avançadas e inteligência artificial em diversas áreas das suas operações, integrando a inovação de produtos, processos e serviços sob uma visão holística da jornada do cliente e das operações de voo.

Essa implementação tecnológica teve como foco principal fortalecer a confiança dos passageiros e a consistência entre a promessa de serviço e a experiência real, facilitando um relacionamento mais próximo, consistente e previsível ao longo da jornada, permitindo que os incidentes sejam resolvidos com mais empatia e eficiência e concentrando o esforço humano nos momentos de maior valor para o cliente.

Essas iniciativas são desenvolvidas no âmbito do ecossistema de inovação do Grupo LATAM, incluindo o LATAM Labs e soluções digitais proprietárias como a Amelia, com o objetivo de acelerar a adoção e a experimentação tecnológica aplicadas aos negócios.



Inovação em produtos para frotas e embarcações

Em 2025, foram alcançados avanços significativos na inovação dos serviços de bordo, incorporando tecnologia e análise de dados para personalizar a experiência e otimizar o uso de recursos. Os principais avanços incluem a implementação do Pre-Select — um serviço que permite aos passageiros da Premium Business Class escolher e reservar seu prato principal antes do embarque —, a renovação do serviço de bordo em voos domésticos, a reformulação da experiência da Classe Executiva, a redução do desperdício de alimentos por meio de modelos de otimização e o uso ampliado da realidade virtual para o treinamento da tripulação. Além disso, o reconhecimento personalizado dos passageiros premium foi reforçado por meio da plataforma Nimbus, uma plataforma digital utilizada pela tripulação para gerenciar todas as informações de voo, passageiros e materiais.

Digitalização da gestão de contingências

Em 2025, o Grupo LATAM acelerou a digitalização do atendimento ao cliente em cenários de contingência, incorporando soluções que permitem a resolução de situações em tempo real e reduzem o atrito operacional. Os principais avanços incluem a geração de compensação imediata por meio de créditos nas contas LATAM Wallet, a oferta de serviços básicos sem filas por meio de cartões de embarque e a viabilização de reservas de hotéis e transporte por meio de soluções de autoatendimento.

Essas capacidades, implantadas em todo o Brasil e em processo de expansão para os principais polos da América do Sul, permitem um atendimento mais ágil, autônomo e transparente, melhorando a experiência do cliente em contextos de alta sensibilidade operacional.

Inovação e análises avançadas no atendimento ao Cliente

As principais inovações em 2025 incluem a adição de um agente digital com inteligência artificial para planejamento de viagens, novas opções de pagamento — incluindo PIX no Brasil —, melhorias na exibição de produtos de viagem, a reformulação da seção “Minhas Viagens” e a expansão da comunicação proativa por meio de notificações push.

O canal online implementou melhorias com o objetivo de simplificar os processos e ampliar as opções para os clientes, incluindo otimizações nos fluxos de resgate de milhas, reformulações nos processos de upgrade e avanços na aquisição de múltiplos clientes em mercados-chave.

Aplicativo LATAM

Em 2025, o aplicativo LATAM consolidou seu papel como principal canal digital do grupo, registrando um crescimento anual de 22% em Usuários Ativos Mensais (MAU) e atingindo 26% das vendas de passagens digitais, representando um aumento de 10 pontos percentuais em comparação com 2024. Da mesma forma, observou-se um aumento de 8 pontos percentuais no uso do aplicativo durante a experiência de voo e uma melhoria de 5 pontos percentuais no Índice de Satisfação do Cliente (CSAT).

O aplicativo também consolidou sua posição como o principal ponto de venda de produtos de viagem, fortalecendo seu papel como uma plataforma de viagens completa. As principais inovações implementadas nesse período incluem a adição do Concierge, um agente digital com inteligência artificial para inspiração e planejamento de viagens; opções de pagamento ampliadas, incluindo PIX no Brasil; melhorias no upselling e na exibição de upgrades e produtos de viagem; uma seção “Minhas Viagens” redesenhada; o recurso Always On Boarding Card; e comunicações proativas ampliadas via notificações push, mesmo para passageiros sem uma sessão ativa.



Web LATAM

No canal online, foram implementadas melhorias em 2025 com o objetivo de simplificar processos, ampliar as opções para os clientes e fortalecer as taxas de conversão. Os principais avanços incluíram: otimização do fluxo de resgate de milhas com a incorporação de recursos como Promocode Awards; viabilização da compra de bagagem com milhas e implementação de um fluxo de resgate nativo na Argentina; reformulação do processo de upgrade, incluindo opções de compra com milhas; e aprimoramento das capacidades de aquisição múltipla por meio da integração do XPSP na Argentina, nos Estados Unidos e no Brasil.

Em conjunto, essas iniciativas fortalecem uma experiência digital mais integrada, autônoma e consistente em todos os canais, permitindo que os clientes gerenciem sua jornada com maior controle, visibilidade e flexibilidade, e consolidando o aplicativo e o site como pilares centrais da estratégia de experiência do cliente do Grupo LATAM.

Inteligência artificial para planejamento de viagens

Em 2025, a LATAM lançou em versão beta seu agente virtual de planejamento de viagens com inteligência artificial, uma ferramenta pioneira no setor aéreo da América Latina. Disponível pelo aplicativo no Chile, Colômbia, Peru e Equador, essa ferramenta permite que os usuários explorem destinos, organizem atividades e obtenham cotações de voos, incluindo opções com milhas.

Em seu primeiro mês de operação, foi utilizado por mais de 52.000 pessoas, consolidando-se como um novo componente da estratégia de digitalização e personalização da experiência de viagem.

Tecnologia, experiência e confiança

Em conjunto, essas iniciativas consolidam uma experiência de viagem mais simples, autônoma e confiável, onde a tecnologia atua como um facilitador transversal do serviço. A integração de dados, análises e inteligência artificial permite antecipar necessidades, resolver incidentes prontamente e fortalecer a confiança do cliente ao longo de toda a jornada, alinhando, assim, a inovação tecnológica à promessa de serviço e aos padrões de qualidade do Grupo LATAM.



CIBERSEGURANÇA E PROTEÇÃO DE DADOS

GRI 3-3, 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE

Abordagem estratégica e contexto 2025

Durante o ano de 2025, a cibersegurança e a proteção de dados foram reforçadas como elementos essenciais para a continuidade operacional, a resiliência dos negócios e a confiança do cliente, acompanhando a aceleração tecnológica sob padrões robustos de controle e gestão de riscos.

O fortalecimento dessas capacidades permitiu ao Grupo LATAM ampliar as soluções digitais com impacto na confiabilidade operacional, na eficiência e na experiência do cliente, garantindo que a inovação seja desenvolvida de forma segura e controlada, alinhada aos objetivos estratégicos do negócio.

Olhando para o futuro, até 2026, o grupo continuará a avançar na sua transformação digital de forma segura, reforçando a gestão quantificada dos riscos cibernéticos, a evolução da Gestão de Riscos de Terceiros e a preparação para novos cenários.

Com isso, o grupo busca consolidar uma operação cada vez mais resiliente e confiável, mantendo a confiança de clientes e partes interessadas e se posicionando como uma referência regional na gestão segura da transformação digital.

Governança de segurança da informação

A proteção da informação e a cibersegurança são prioridades estratégicas para o Grupo LATAM. Para tanto, o grupo conta com uma estrutura de governança formal, com pessoal especializado e funções claramente definidas, possibilitando a gestão abrangente dos riscos associados à segurança da informação, à cibersegurança e à privacidade de dados.

Durante o ano de 2025, foi criado o Escritório de Estratégia e Governança de Cibersegurança (OEGC, na sigla em espanhol), responsável por liderar a governança estratégica de cibersegurança e coordenar centralmente a definição e execução da estratégia corporativa nessa área, garantindo seu alinhamento com os objetivos de negócios.

O Diretor de Segurança da Informação (CISO) é responsável pelo projeto, implementação e supervisão do sistema de identificação, monitoramento, controle e mitigação de riscos de segurança cibernética e proteção de dados. Este cargo se reporta à Vice-Presidência de Digital e Dados e, por sua vez, ao CEO da empresa.

Além disso, o grupo possui um Sistema de Gestão de Segurança da Informação (SGSI), por meio do qual é monitorado o cumprimento da estratégia de prevenção de vulnerabilidades, a implementação de controles e a gestão de riscos. Este sistema é certificado pela norma ISO/IEC 27001:2022 e é auditado de acordo com os ciclos de certificação estabelecidos.

O Conselho de Administração e o Comitê executivo supervisionam o programa de segurança da informação, enquanto o Comitê de auditoria, por meio da Diretoria de Auditoria e Controle Interno, fornece supervisão independente dos riscos associados à segurança cibernética e à proteção de dados.

Governança de dados e proteção da informação

Em linha com seu compromisso com a proteção de dados pessoais e o uso responsável da informação, durante 2025 o Grupo LATAM fortaleceu seu modelo de governança de dados, integrando-o mais estreitamente à gestão de cibersegurança.

Durante esse período, o escopo da solução de Prevenção de Perda de Dados (DLP) foi ampliado, permitindo o monitoramento de todos os novos projetos de produção. Como resultado, o indicador de Risco Mitigado, que mede a porcentagem de dados confidenciais protegidos por meio de mecanismos de classificação e controle, atingiu 83%.

Além disso, os processos associados ao exercício dos direitos dos titulares de dados no Brasil (ARCO Rights) foram automatizados, resultando em uma redução de quase 50% no tempo de resposta da equipe jurídica aos clientes, uma iniciativa que continuará a evoluir para outras jurisdições.

Como parte do fortalecimento do uso responsável da inteligência artificial, foi desenvolvida a ferramenta AI Risk Classifier, que permite avaliar o nível de risco de iniciativas que incorporam inteligência artificial e aprendizado de máquina, mantendo um inventário centralizado, visibilidade do risco e definição de medidas de mitigação.

Além disso, foram reforçadas a proteção de informações de identificação pessoal (PII), o monitoramento de fluxos de pagamento críticos, em conformidade com o PCI DSS v4.0, e a classificação e rotulagem de informações sensíveis em plataformas colaborativas, consolidando os controles contra exposições não autorizadas.



Instantâneo

NCG 519: 6.2.IV NEGÓCIOS

	2022	2023	2024	2025
Operação de passageiros				
Clientes (milhões inscritos no LATAM Pass)	*42*	*45*	*49*	*54*
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	*46*	*48*	*51*	*54*
Pontualidade				
OTP DEP0[1]	*66% (target 68%)*	*62% (target 67%)*	*59% (target 63%)*	*60% (target 61%)*
OTP DEP15[2]	*88%*	*86%*	*84%*	*84%*
OTP ARR14[3]	*86% (target 87%)*	*84% (target 86%)*	*83% (target 85%)*	*83% (meta de 84%)*
Internacional	*83%*	*82%*	*80%*	*81%*
Doméstico	*87%*	*84%*	*83%*	*83%*
Tecnologia				
Check-in automático	*84%*	*88%*	*89%*	*90%*
Operação de carga				
Clientes	*N/D*	*N/D*	*52,623*	*46,251*
Net Promoter Score (escala de -100 a +100)	*51*	*58*	*50*	*56*
Pontualidade				
Internacional				
FAB[4]	*N/D*	*81%*	*78%*	*81%*
TAP[5]	*N/D*	*60%*	*60%*	*70%*

Nenhum dos clientes do Grupo LATAM representa individualmente mais de 10% de suas vendas.

N/A: Nº aplicável.
N/A Nº disponível.
[1] Percentagem de voos que decolam exatamente no horário, sem demora.
[2] Percentagem de voos que decolam com um atraso máximo de 15 minutos em comparação com no horário agendado.
[3] Percentagem de voos que aterram com um atraso de até 14 minutos em comparação com o cronograma planejado.
[4] Transporte conforme reservado (FAB): Avalia se a carga chegou ao destino atendendo aos requisitos. Horários e condições do serviço contratado.
[5] Transportado conforme prometido (TAP): Avalia o cumprimento de todos os marcos do projeto. Transporte de carga, incluindo o FAB, para uma visão mais abrangente do serviço.



FUNCIONÁRIOS

07

114 *A FORÇA MOTRIZ POR TRÁS DO GRUPO LATAM*

118 *GESTÃO DE TALENTOS*

125 *DIVERSIDADE E INCLUSÃO*

A FORÇA MOTRIZ POR TRÁS DO GRUPO LATAM

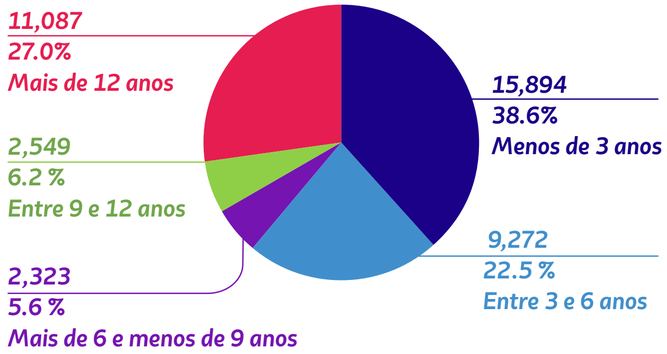
GRI 2-7

Colaboradores *por país em 2025*[1]

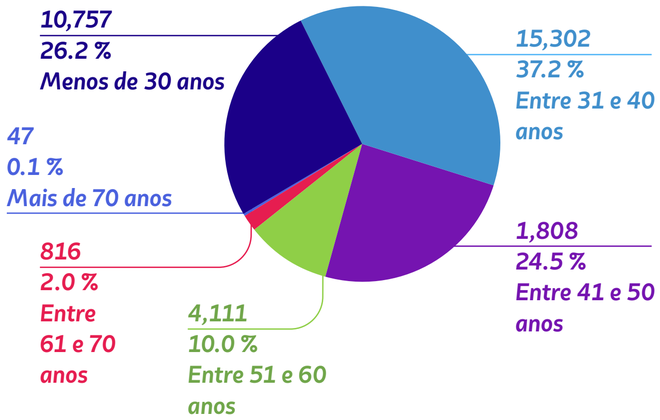
País	Homens	Mulheres	Total	%
Brasil	13,956	8,047	22,003	53.5%
Chile	5,531	4,144	9,675	23.5%
Colômbia	1,385	1,200	2,585	6.3%
Equador	399	245	644	1.6%
Peru	2,074	1,913	3,987	9.7%
EUA	1,023	327	1,350	3.3%
Outros	436	445	881	2.1%
Grupo LATAM	24,804	16,321	41,125	100.0%

[1] *A categoria "Outros" inclui: Argentina, Aruba, Austrália, Bélgica, Bolívia, Costa Rica, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Países Baixos, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, África do Sul, Espanha, Reino Unido, Uruguai, Venezuela.*

Colaboradores por ordem *de antiguidade em 2025*



Colaboradores *por faixa etária em 2025*



Categorias funcionais [2]

ALTA ADMINISTRAÇÃO
CEOs
Vice-presidentes Diretores

GESTÃO
Gerentes Seniores
Gerentes
Gerentes Assistentes

LIDERANÇA
Gerentes de área
Chefes de departamento

OPERADORES
Operações de carga
Manutenção Aeroporto

CENTRO DE CONTROLE DE OPERAÇÕES
Forças de Vendas
Operações de Vendas
Atendimento ao Cliente

ADMINISTRATIVO
Atividades de apoio e funções gerais

OUTROS PROFISSIONAIS
Gerência intermediária em atividades de apoio

OUTROS TÉCNICOS
Tripulação de comando
Tripulação de cabine

[2] *O grupo LATAM não possui colaboradores na categoria "Auxiliar" conforme definido pela regulamentação chilena (NCG N°519).*

Pessoas: a força motriz do grupo LATAM

GRI 3-3

A gestão de pessoas é um dos pilares estratégicos do grupo LATAM, pois são seus colaboradores que tornam possível sua missão de conectar a região ao mundo por meio de uma extensa rede de transporte de passageiros e cargas. Em um contexto de constante transformação nos mercados de trabalho e da indústria em que atua, o grupo promove a gestão centrada nas pessoas para alcançar resultados sustentáveis e de alto desempenho.

Em 2025, o grupo vivenciou um ano excepcional em termos de gestão de pessoas, refletido em uma ampla melhoria em seus principais indicadores de desempenho. Esse desempenho resultou na melhor pontuação de saúde organizacional de todos os tempos. Da mesma forma, a pontuação de experiência do colaborador (eNPS) permaneceu na zona excelente, demonstrando um alto nível de engajamento e satisfação dos funcionários. Esses avanços foram acompanhados por uma melhora significativa nos rankings de reputação e atratividade como empregador, consolidando o grupo LATAM como um lugar onde as pessoas desejam trabalhar e crescer.

O fortalecimento da cultura foi apoiado por importantes iniciativas de desenvolvimento, principalmente o Programa de Liderança e o Programa Connect, que visavam reforçar competências, coesão cultural e estilos de liderança alinhados aos desafios atuais do negócio. Esses avanços ocorreram em um contexto de sólidos resultados financeiros do grupo, o que também influenciou positivamente o clima interno e a percepção da estabilidade e das perspectivas futuras do grupo.

Em linha com sua estratégia de transformação, o grupo LATAM continuou a impulsionar a digitalização de processos e capacidades, incorporando soluções tecnológicas voltadas para o aprimoramento da eficiência, segurança e produtividade individual. Esses avanços incluem novas modalidades de capacitação em realidade virtual para treinamentos críticos, que fortalecem o aprendizado em equipe e o preparo para ambientes cada vez mais complexos.

As áreas de Recursos Humanos atuam como parceiras estratégicas fundamentais, buscando alinhar talentos aos objetivos estratégicos do grupo. Isso envolve atrair e reter os melhores talentos, promover seu desenvolvimento por meio de programas de treinamento e liderança, e fomentar um ambiente de trabalho motivador que impulsione o comprometimento e a produtividade, ao mesmo tempo em que se garante uma base de custos trabalhistas que assegure a competitividade do grupo.

As áreas de Recursos Humanos são responsáveis por coordenar o alinhamento estratégico e operacional das políticas, iniciativas e práticas relacionadas aos funcionários em seus respectivos países onde o grupo atua. Esse modelo se baseia em um processo disciplinado de revisão e coordenação contínuas, implementado por meio de sessões de trabalho semanais que reúnem a liderança global e local, garantindo consistência, colaboração e tomada de decisões oportunas em assuntos de RH.

Olhando para o futuro, em 2026, o foco será aprofundar a transformação digital e continuar a evoluir a forma como trabalhamos, integrando a tecnologia sempre ao serviço dos negócios e das pessoas, com o objetivo de simplificar processos, melhorar a produtividade e manter os níveis alcançados na experiência dos colaboradores e na saúde organizacional.



Mais Justo, Empático, Transparente e Simples (JETS)

O ano de 2025 marcou a consolidação da mudança cultural impulsionada nos últimos anos, baseada nos princípios JETS (sigla em espanhol) — Justo, Empático, Transparente e Simples. Em 2025, esses valores se refletiram de forma mais tangível na experiência diária dos colaboradores, fortalecendo o orgulho interno e o senso de pertencimento. Nesse contexto, a empatia se posiciona como um pilar central das relações de trabalho, entendida não como a mera entrega de benefícios, mas como a capacidade de compreender as reais necessidades das pessoas e desenvolver soluções relevantes e oportunas.

Fortalecendo o vínculo

GRI 3-3

Diálogo contínuo

O grupo LATAM promove o diálogo contínuo entre líderes e colaboradores como um componente essencial de seu modelo de liderança. Esses fóruns, facilitados pelo departamento de Recursos Humanos e por gestores de diversas áreas, abordam temas como liderança, sustentabilidade e desenvolvimento de talentos, visando fortalecer o alinhamento estratégico, fomentar relações mais próximas com as equipes e garantir que a gestão de pessoas esteja em consonância com os princípios culturais da organização.

Essa abordagem é implementada por meio de diversas oportunidades formais de diálogo e feedback, que fazem parte do modelo de liderança do grupo LATAM. Isso inclui reuniões semanais entre líderes e equipes, reuniões regulares lideradas por vice-presidentes e sessões individuais de coaching, concebidas para apoiar o desenvolvimento profissional individual e fortalecer relações de confiança.



Modelo de Liderança

O modelo de liderança do grupo LATAM baseia-se em práticas concretas que refletem os princípios JETS na gestão diária de equipes. Essas práticas promovem relações de trabalho fundamentadas em tratamento justo, empatia, comunicação transparente e tomada de decisões simplificada. Os líderes recebem treinamento contínuo para o desempenho de suas funções, e seu desempenho é avaliado por meio de ferramentas que monitoram a conformidade com práticas essenciais, como fornecer feedback oportuno, realizar reuniões regulares, reconhecer o desempenho e criar espaços para diálogo. Por sua vez, as equipes contam com mecanismos para avaliar seus líderes, fortalecendo uma cultura de feedback contínuo e reforçando o papel da liderança como impulsionadora do desenvolvimento individual e da coesão organizacional.

Saúde organizacional

Em 2025, o grupo LATAM alcançou seu melhor resultado de sempre no Índice de Saúde Organizacional, consolidando o progresso contínuo no clima, comprometimento e motivação de seus colaboradores. Na medição mais recente do Índice de Saúde Organizacional (OHI) da McKinsey & Company — instrumento que o grupo aplica sistematicamente há mais de uma década — obteve uma pontuação de 83 pontos, superando a meta definida e entrando, pela primeira vez, no decil superior do índice de referência global.

Este desempenho reflete uma melhoria significativa nos principais fatores que influenciam a saúde organizacional e aponta para um ano particularmente positivo na perspectiva da gestão de pessoas. Os resultados foram acompanhados por uma elevada participação voluntária dos colaboradores no inquérito, o que reforça a representatividade das conclusões e o nível de envolvimento da equipe neste processo.

O OHI avalia dimensões-chave para o grupo, como liderança, alinhamento estratégico, capacidade de execução e adaptabilidade à mudança, incluindo aspectos como senso de propósito e segurança psicológica. O progresso observado nessas dimensões está intimamente ligado à consolidação do modelo de liderança e ao aprofundamento da cultura JETS, demonstrando que a gestão baseada em tratamento justo, empatia, transparência e simplicidade contribui diretamente para o bem-estar e o comprometimento de seus colaboradores.

Avaliação da Satisfação dos Funcionários (eNPS) 2025

O grupo LATAM utiliza o Employee Net Promoter Score (eNPS) como uma ferramenta contínua para monitorar a satisfação e o engajamento dos funcionários, bem como sua disposição em recomendar o grupo como um bom lugar para trabalhar. Esse indicador é coletado continuamente por meio de pesquisas bimestrais aplicadas a uma amostra representativa de aproximadamente 5.000 funcionários do grupo, utilizando uma escala de avaliação de 0 a 10.

O eNPS fornece informações regulares e oportunas sobre a experiência, o bem-estar e as percepções dos funcionários em relação ao ambiente de trabalho, facilitando a identificação precoce de tendências e oportunidades de melhoria. Ao longo de 2025, os resultados permaneceram excelentes, refletindo níveis consistentes de engajamento e uma avaliação positiva da experiência de trabalhar no grupo LATAM.

Em 2025, a pontuação eNPS era de 82 pontos, com uma meta associada de 80 pontos.

Índice de saúde organizacional

83 PONTOS

Entrando pela primeira vez no primeiro decil do índice de referência global.

ANO 2025

79 PONTOS

ANO 2024

78 PONTOS

ANO 2023

77 PONTOS

ANO 2022

GESTÃO DE TALENTOS

NCG 519: 5.8.I, 5.8.III, 5.8.IV TREINAMENTO E BENEFÍCIOS
GRI 404-1, 403-5

Treinamento

O grupo LATAM possui Políticas de Treinamento que estabelecem diretrizes para o desenvolvimento sistemático de competências, habilidades e conhecimentos de seus colaboradores em diversas áreas. Essas políticas orientam a concepção, a implementação e a avaliação dos programas de treinamento, assegurando seu alinhamento com os requisitos regulatórios e legais, bem como com os padrões internos vigentes nos países onde o grupo atua.

A abordagem de treinamento do grupo LATAM visa fortalecer o desempenho individual e coletivo, contribuir para a segurança operacional e apoiar a sustentabilidade dos negócios, respondendo prontamente às necessidades da organização. Dentro dessa estrutura, os programas de treinamento empregam um planejamento estruturado que define responsabilidades claras entre as áreas envolvidas, bem como cronogramas estabelecidos para garantir a relevância contínua das habilidades e o desenvolvimento profissional constante da equipe.

As políticas incluem também a revisão e o aprimoramento contínuos do conteúdo dos treinamentos para garantir sua relevância diante das mudanças operacionais, tecnológicas e regulatórias. Para tanto, são estabelecidos padrões de infraestrutura e recursos que permitem o desenvolvimento de atividades de treinamento presenciais e virtuais, garantindo condições adequadas de qualidade e segurança.

Além disso, o grupo define critérios específicos para a seleção, certificação e desenvolvimento contínuo dos instrutores, garantindo altos níveis de especialização técnica e habilidades pedagógicas, o que contribui para a consistência e eficácia dos processos de treinamento em toda a organização.

Com essa abordagem, durante o ano de 2025, o grupo LATAM alocou US$ 14,2 milhões para atividades de desenvolvimento profissional de suas equipes (despesa exata: US$ 14.164.219, equivalente a CLP$ 12.932.923.442), o que representa 0,10% do lucro operacional.

Entretanto, 38.160 pessoas (equivalente a 92,8% do total da força de trabalho) receberam treinamento em áreas-chave. Isso resultou em um total de 2 milhões de horas de treinamento, com uma média de 51,7 horas por funcionário.

Treinamento médio

NCG 519: 5.8 TREINAMENTO E BENEFÍCIOS
GRI 404-1

Média de horas de treinamento

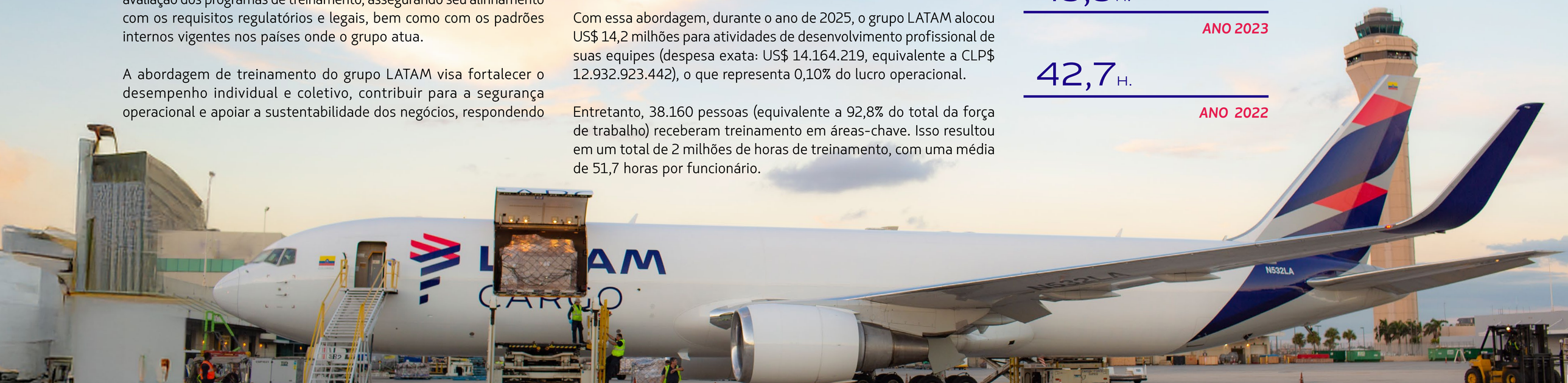
(h/funcionário)

51,7 H.
ANO 2025

46,4 H.
ANO 2024

49,9 H.
ANO 2023

42,7 H.
ANO 2022



Abaixo estão alguns programas em destaque:

Treinamento de operação de empilhadeira com realidade virtual

Em 2025, o grupo LATAM iniciou a implementação de um programa de treinamento para operação de empilhadeiras baseado em realidade virtual, projetado para fortalecer a gestão da segurança operacional e a correta aplicação de procedimentos críticos em um ambiente controlado e livre de riscos. Essa iniciativa permite a padronização das práticas operacionais em nível corporativo e reforça a conformidade com os requisitos regulamentares associados às operações.

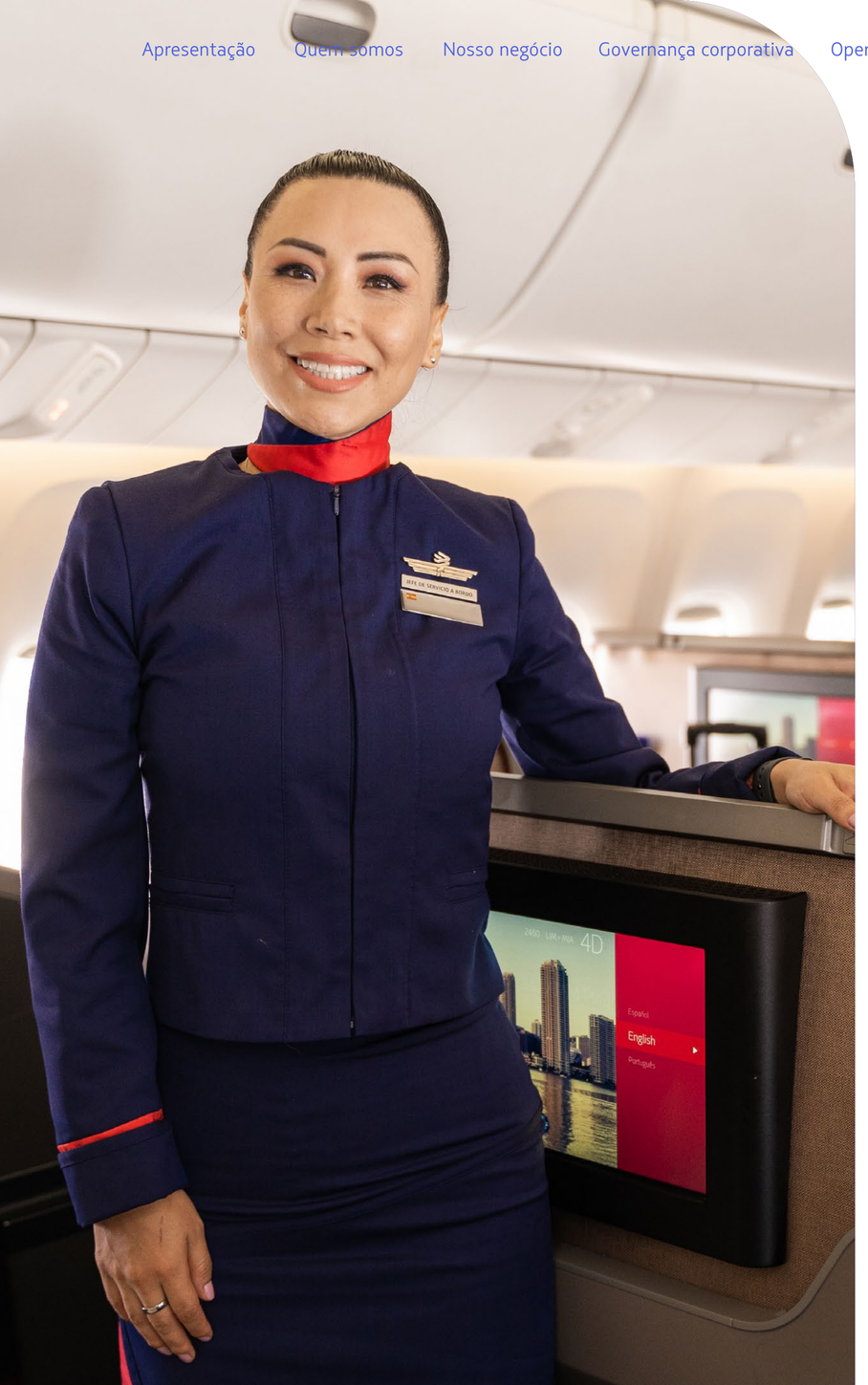
A simulação virtual ajudou a reduzir a exposição ao risco e a probabilidade de incidentes, melhorando o desempenho operacional e a eficiência do treinamento, além de otimizar custos e tempo sem impactar a continuidade dos negócios. Como resultado da implementação dessa tecnologia, o tempo de treinamento foi otimizado em até 20%.

Revalidação do Serviço de Tripulação de Cabine

Em 2025, o grupo avançou na revalidação do serviço de bordo para a tripulação de cabine. Esse processo interno envolveu a atualização, o fortalecimento e a padronização do modelo de serviço de bordo para aprimorar a experiência do cliente por meio de um serviço mais personalizado, acolhedor e de alta qualidade, alinhado à proposta de valor da Classe Executiva Premium (PB) e focado nos passageiros premium. Esse processo permitiu que os membros da tripulação aprendessem, praticassem e adotassem o novo padrão de serviço, elevando consistentemente a experiência de viagem.

Ao longo do ano, o programa alcançou aproximadamente 40% da tripulação de cabine do grupo LATAM, estabelecendo uma base relevante para a adoção progressiva do novo padrão de serviço na operação.





Avaliação de desempenho

GRI 404-3

As avaliações de Desempenho incluem um componente focado na avaliação de competências. Dentro dessa estrutura, o comportamento relacionado à conformidade recebe um peso significativo, fazendo parte da competência conhecida como “Comportamento Seguro”. Essa avaliação enfatiza a adesão ao Código de conduta, bem como às políticas e procedimentos que impactam a segurança do grupo LATAM, reforçando o entendimento de que as ações individuais têm um impacto direto sobre os clientes, os processos, as instalações e o meio ambiente.

O processo de avaliação é complementado por uma sessão anual de feedback, realizada nos primeiros meses do ano, na qual os resultados do período anterior são analisados. Nessa etapa, a classificação ou categoria de desempenho é comunicada, os principais pontos fortes e áreas de melhoria são analisados e planos de ação são definidos para fortalecer o desempenho futuro. Por meio dessa abordagem, o grupo busca promover a melhoria contínua e apoiar seus colaboradores na conquista de um desempenho cada vez mais excepcional.

98% dos funcionários sujeitos ao processo fizeram parte da avaliação de desempenho de 2025.

Tipos de avaliações de desempenho

Avaliação baseada em objetivos

O grupo LATAM implementa um processo anual de avaliação de desempenho baseado no alcance de metas, alinhado às competências definidas para cada segmento em suas respectivas afiliadas. Esse processo se aplica a executivos, gerentes de nível médio, supervisores e equipes operacionais, incluindo tripulantes de cabine e funcionários de aeroporto, e visa apoiar tanto o desenvolvimento individual dos colaboradores quanto o fortalecimento do capital humano em cada uma das empresas do grupo.

A avaliação baseada em desempenho utiliza uma abordagem estruturada, na qual cada colaborador possui metas predefinidas e mensuráveis, acordadas em conjunto com seu supervisor direto. Esses objetivos são revisados e monitorados periodicamente ao longo do ciclo de avaliação, permitindo o acompanhamento contínuo do desempenho e facilitando a identificação de oportunidades de melhoria e desenvolvimento.

Avaliação multidimensional (360°)

O grupo possui um processo de avaliação multidimensional, apoiado por ferramentas como o Barômetro, que permite a coleta de feedback estruturado sobre o desempenho de líderes e equipes. Esse instrumento consiste em uma pesquisa de 28 perguntas por meio da qual os colaboradores avaliam seu líder e o desempenho da equipe em diversas áreas.

Durante o período de avaliação, o processo considerou todos os líderes com três ou mais subordinados diretos, correspondendo a aproximadamente 2.500 líderes. Essa metodologia permite a avaliação do desempenho dos líderes no contexto de suas equipes, bem como o alcance de objetivos departamentais ou organizacionais.

A avaliação multidimensional também incorpora feedback de pares, colaboradores diretos e outros membros da organização, proporcionando uma visão abrangente do desempenho. Além disso, quando apropriado, as opiniões de clientes ou outros stakeholders externos são consideradas.

Avaliação de equipe

No setor de tecnologia, o grupo aplica um modelo de avaliação focado em talentos digitais, concebido para fortalecer a observabilidade do desempenho em contextos colaborativos. Essa abordagem visa fornecer aos líderes um feedback mais abrangente sobre o desempenho de suas equipes, incorporando múltiplas perspectivas sobre a dinâmica e os resultados do trabalho em equipe.

Os líderes são avaliados sob diferentes perspectivas, incluindo uma visão de cima para baixo, baseada na avaliação de seus superiores e pares do mesmo nível; uma visão de baixo para cima, baseada no feedback de seus subordinados diretos; e uma visão 360° mais ampla, que considera a opinião das pessoas que interagem com eles em diferentes áreas, proporcionando uma observação parcial de seu desempenho.

Este modelo também incorpora uma avaliação que reconhece o desempenho individual como parte de uma equipe, e não apenas de uma perspectiva individual. Esse processo de avaliação é realizado semestralmente, reforçando uma cultura de colaboração, aprendizado contínuo e melhoria do desempenho da equipe.

Conversas ágeis

O grupo utiliza um modelo de gestão de desempenho baseado em conversas ágeis. Essa abordagem inclui avaliações formais realizadas duas vezes por ano, complementadas por uma gestão contínua de desempenho e desenvolvimento ao longo do ano.

Diferentemente dos modelos tradicionais focados exclusivamente em avaliações periódicas, essa abordagem incorpora conversas frequentes e feedback constante entre líderes e colaboradores. Dessa forma, a gestão de desempenho é concebida como um processo dinâmico, orientado não apenas para o resultado final, mas também para o caminho percorrido para alcançá-lo.

Nesse contexto, promove-se a revisão contínua dos objetivos e a identificação precoce de barreiras que possam afetar o desempenho, facilitando ajustes oportunos e um suporte mais próximo.

Plano de sucessão

NCG 519: 3.6.X GESTÃO DE RISCOS

As afiliadas do grupo LATAM possuem um Plano de Sucessão concebido para garantir a continuidade em posições críticas dentro da organização, incluindo o CEO e outros cargos executivos-chave. Este plano envolve a identificação de candidatos internos e externos e está sujeito a revisão periódica, sendo atualizado pelo menos anualmente e prioritariamente em caso de saída de um executivo-chave, a fim de apoiar a tomada de decisões oportunas e bem fundamentadas.

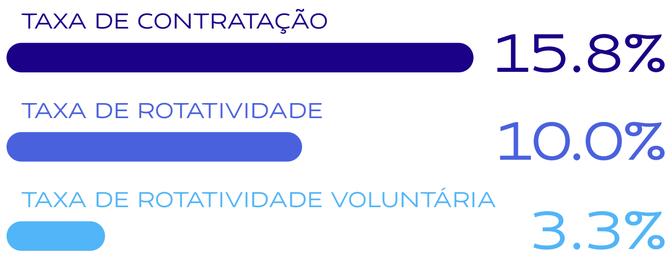
No caso específico da sucessão do CEO, o Conselho de administração do LATAM Airlines Group SA é o órgão responsável pela nomeação do sucessor, levando em consideração a recomendação do Comitê de Liderança, em conformidade com as práticas de governança corporativa do grupo.

Além disso, o plano inclui o desenvolvimento de potenciais sucessores por meio de planos específicos de treinamento e preparação, visando fortalecer as capacidades necessárias para assumir responsabilidades de nível superior e contribuir para a sustentabilidade a longo prazo da liderança do grupo LATAM.

Contratação e rotatividade de pessoal

NCG 519: 3.1.VII ESTRUTURA DE GOVERNANÇA
GRI 401-1

O grupo LATAM opera como uma organização multicultural e diversificada, onde os processos de recrutamento e seleção são baseados exclusivamente nas necessidades técnicas, operacionais e estratégicas de cada função e nível organizacional. Nesse contexto, o talento necessário é definido e avaliado com base em critérios e objetivos relacionados às competências, experiência e habilidades necessárias para o desempenho de cada função.



Durante o ano de 2025, as companhias aéreas afiliadas ao grupo LATAM contrataram 6.511 novos funcionários, representando uma taxa de contratação de 15,8%. No mesmo período, a taxa de rotatividade atingiu 10,0%, enquanto a rotatividade voluntária ficou em 3,3%. Esses indicadores permitem monitorar a dinâmica de chegadas e partidas de funcionários, bem como a estabilidade da força de trabalho, em consonância com a gestão responsável de pessoas.

A atração e seleção de talentos são gerenciadas estrategicamente por meio de processos padronizados liderados pelas equipes de Recrutamento. Esses processos incluem o desenvolvimento de perfis de cargos em colaboração com gerentes e líderes de equipe, incorporando requisitos específicos, como certificações, formação acadêmica, experiência, habilidades técnicas, idiomas, licenças e competências-chave para cada posição. Além disso, a equipe de Recrutamento contribui com seu conhecimento do mercado de trabalho e aplica práticas destinadas a mitigar vieses no processo de recrutamento, priorizando uma abordagem baseada em habilidades em vez de trajetórias de carreira tradicionais para promover equidade e diversidade nos perfis dos candidatos.

Por sua vez, as áreas de Remuneração contribuem para o processo através da análise e avaliação de cargos, o que permite a definição de faixas salariais e a avaliação do nível de responsabilidade, tomada de decisão, coordenação e influência de cada função nas companhias aéreas afiliadas ao grupo LATAM. Essa abordagem abrangente fortalece a consistência interna, amplia o acesso a oportunidades e garante que os processos de recrutamento estejam alinhados às necessidades do negócio e às melhores práticas em Diversidade e Inclusão.

Novas contratações *e rotatividade em 2025*

GRI 401-1

Afiliadas e escritórios regionais	Número de indivíduos contratadas	Número de indivíduos que deixaram o grupo LATAM (rotação)[1]
Brasil	3,862	2,187
Chile	963	855
Colômbia	366	250
Equador	129	37
Peru	685	355
Estados Unidos	410	345
Outros[2]	96	91
Grupo LATAM	6,511	4,120

[1] *Número total de funcionários que deixaram seus cargos voluntariamente, devido a demissão, aposentadoria ou falecimento em serviço.*
[2] *Os seguintes países são considerados: Argentina, Aruba, Austrália, Bélgica, Bolívia, Costa Rica, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Países Baixos, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, África do Sul, Espanha, Reino Unido, Uruguai, Venezuela.*

Contratação interna

Durante o ano de 2025, 86% das vagas do grupo LATAM foram preenchidas por candidatos internos, refletindo o foco da organização em promover o desenvolvimento profissional e o crescimento de seus colaboradores. Essa abordagem permite que a empresa aproveite o talento existente, fortaleça os planos de carreira internos e contribua para a retenção de funcionários.

Para facilitar a mobilidade interna e garantir processos de candidatura abertos e transparentes, o grupo LATAM publica sistematicamente as vagas disponíveis através dos seus canais de comunicação interna. Desta forma, qualquer colaborador que preencha os requisitos definidos para o cargo pode candidatar-se em igualdade de condições.

Além disso, as oportunidades de emprego são anunciadas abertamente na seção “Trabalhe Conosco” do site da América Latina, onde são publicadas as vagas que as diversas afiliadas do grupo buscam preencher globalmente. Esse mecanismo permite um alcance maior no processo de recrutamento e garante a consistência entre a gestão interna de talentos e a atração de novos candidatos.



Benefícios

Benefícios aos colaboradores

As empresas afiliadas do grupo LATAM oferecem um pacote de benefícios concebido para complementar a remuneração financeira e promover o bem-estar geral dos seus colaboradores, tendo em conta a legislação laboral e as práticas locais em cada país onde operam. Este pacote visa apoiar os colaboradores em diferentes fases das suas vidas profissionais e pessoais, fortalecendo a sua experiência de trabalho, o seu compromisso e a sua permanência na organização.

Bem-estar e qualidade de vida

O grupo LATAM possui um Programa de Bem-Estar Corporativo focado na promoção do autocuidado, saúde integral e equilíbrio entre vida pessoal e profissional. Este programa inclui iniciativas voltadas para o bem-estar físico, mental e emocional dos colaboradores, incluindo conteúdo informativo, atividades de integração de equipe, oportunidades inspiradoras e acesso a ofertas e descontos especiais para colaboradores e seus familiares. Essas iniciativas são comunicadas e gerenciadas por meio de canais internos da empresa, fomentando uma participação ampla e transversal.

Equilíbrio entre vida profissional e pessoal

Com o objetivo de promover o equilíbrio entre vida profissional e pessoal, o grupo oferece modalidades de trabalho flexíveis, como horários adaptáveis e opções de trabalho híbrido ou remoto para determinadas funções e países, de acordo com a natureza do cargo e as normas vigentes. Benefícios relacionados à maternidade, paternidade e cuidados familiares também são oferecidos, incluindo licença parental e familiar remunerada, salas de amamentação e creches, tudo em conformidade com a legislação local aplicável.

Nesse contexto e em conformidade com as leis aplicáveis, as afiliadas do grupo LATAM garantem a disponibilidade de licença remunerada para cuidados familiares, de acordo com as normas legais vigentes em cada país onde atuam. Como essa licença é definida localmente, não foi estabelecida nenhuma política corporativa adicional, nem foram definidos dias adicionais além dos legalmente previstos. As diretrizes para o equilíbrio entre vida profissional e pessoal e a responsabilidade parental compartilhada são aplicadas, em consonância com as normas vigentes em cada país.

Benefício de viagem para funcionários e benefícios relacionados a viagens

Como parte de sua proposta de valor, o grupo mantém o benefício Staff Travel, que permite aos funcionários e seus dependentes acesso a tarifas preferenciais em voos da rede LATAM e de companhias aéreas parceiras, sujeito à disponibilidade e confirmação, de acordo com condições definidas. Esse benefício visa aprimorar a experiência de viagem dos funcionários e suas famílias, fortalecendo a conexão com o negócio principal da empresa. Além disso, os funcionários podem acessar benefícios complementares do programa LATAM Pass e descontos em serviços relacionados a viagens, como hotéis, aluguel de carros e outros serviços turísticos, dependendo do país.

Saúde, seguros e proteção social

O grupo oferece benefícios focados na proteção e segurança de seus funcionários, incluindo seguro de vida e saúde, de acordo com os termos e a cobertura definidos em cada país. Também é oferecido seguro médico para viagens a trabalho, em conformidade com as normas locais e os padrões internos da empresa.

Apoio financeiro e benefícios econômicos

Para apoiar os colaboradores em diferentes fases de suas carreiras, o grupo LATAM oferece benefícios financeiros, como programas de empréstimo para funcionários, sujeitos às políticas e condições estabelecidas em cada país. Esses benefícios visam contribuir para a estabilidade financeira dos colaboradores e complementar o pacote de remuneração total.



Nota: Todos os benefícios aplicam-se a todos os tipos de contrato, exceto os benefícios de viagem para funcionários e os benefícios associados a viagens, que só são acessíveis após 6 meses de antiguidade. Isto pode implicar, dependendo da legislação de cada país, que tais benefícios se aplicam apenas a determinados tipos de contrato.

DIVERSIDADE E INCLUSÃO

NCG 519: 3.1.VI ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDADE
GRI 3-3; 405-1

O grupo LATAM aborda a diversidade e a inclusão de uma perspectiva ampla, transversal e integrada, formalizando seu compromisso com a não discriminação, a equidade e o respeito aos indivíduos por meio de sua Política de Diversidade e Inclusão, Código de conduta e Política de Seleção. Esses instrumentos estabelecem diretrizes comuns com o objetivo de promover ambientes de trabalho inclusivos e reconhecer o valor do talento individual, independentemente das características pessoais de cada colaborador.

Governança

Para implementar esse compromisso, o grupo possui estruturas de governança definidas para a gestão da Diversidade e Inclusão (D&I). Esta função é responsável por garantir a implementação consistente das políticas, objetivos e diretrizes globais de D&I, em consonância com a estratégia corporativa e a cultura organizacional.

Além disso, existem pessoas designadas responsáveis pela implementação dos planos e iniciativas de Diversidade e Inclusão. Suas funções incluem a coordenação direta com os pontos focais locais de Diversidade e Inclusão em cada país onde as empresas do grupo LATAM operam, bem como com as diversas áreas funcionais envolvidas na implementação dos ajustes necessários. Esse modelo garante consistência, coordenação e alinhamento corporativo na gestão da diversidade e inclusão.

Nos seus processos de recrutamento e seleção, as empresas do grupo LATAM também contam com o apoio de fundações, organizações e consultores especializados para atrair talentos diversos. Como política corporativa, a empresa promove a inclusão de candidatos de ambos os sexos nas listas de candidatos selecionados. Além disso, uma equipe dedicada é responsável por promover, mensurar e gerenciar iniciativas de Diversidade e Inclusão (D&I) com o objetivo de fortalecer um ambiente de trabalho inclusivo e em constante evolução.

Avaliação da inclusão: monitoramento e melhoria contínua

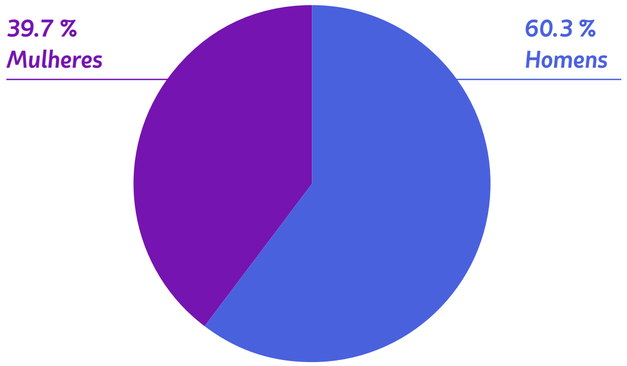
O grupo LATAM monitora seu progresso em inclusão coletando regularmente feedback de seus funcionários em todos os países onde atua. Esse processo permite a análise de diversas experiências e percepções, a identificação de lacunas e a definição de oportunidades de melhoria relacionadas à inclusão e ao tratamento equitativo.

Cultura organizacional de diversidade e inclusão

GRI 405-1

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PESSOAS POR SEXO

Colaboradores por sexo *e categoria funcional em 2025*



	Mulheres		Homens	
Gestão	19.4%	14 mulheres	80.6%	58 homens
Liderança	35.3%	245 mulheres	64.7%	449 homens
Operador	36.3%	695 mulheres	63.7%	1.221 homens
Força de vendas	32.5%	6.244 mulheres	67.5%	12.948 homens
Administrativo	74.4%	533 mulheres	25.6%	183 homens
Assistente	58.7%	482 mulheres	41.3%	339 homens
Outros profissionais	40.3%	1.195 mulheres	59.7%	1.768 homens
Outros técnicos	46.9%	6.913 mulheres	53.1%	7.838 homens
Total	39.7%	16.321 mulheres	60.3%	24.804 homens

Entre as principais ações transversais desenvolvidas nesta área, destacam-se a conscientização e a formação dos colaboradores para fortalecer uma cultura inclusiva; o desenvolvimento de lideranças inclusivas; e a coleta sistemática de informações para apoiar a tomada de decisões e a gestão oportuna de iniciativas de promoção da Diversidade e Inclusão.

Nesse contexto, as empresas do grupo LATAM definiram metas voltadas para o aumento da representação feminina em cargos de liderança e técnicos, bem como para a inclusão de pessoas com deficiência em diversas posições. Buscam também refletir a pluralidade da sociedade por meio de perfis profissionais diversificados, que contemplem a diversidade de raça, etnia, gerações, orientação sexual e identidade de gênero, entre outros aspectos presentes nas sociedades onde o grupo atua.

Em linha com seu compromisso de alcançar uma paridade de gênero de 40/60 em todos os níveis funcionais até 2030, o grupo LATAM fez progressos significativos. Até o final de 2025, as empresas do grupo aumentaram a participação de mulheres em funções tradicionalmente dominadas por homens, como pilotos e mecânicas de manutenção, atingindo uma proporção geral de 40/60.

Equidade salarial

NCG 519: 5.4.1 POLÍTICA DE EQUIDADE, 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL
GRI 405-2

O grupo LATAM possui políticas e práticas voltadas para assegurar uma remuneração justa e competitiva aos seus respectivos colaboradores, condizente com as responsabilidades, o escopo e a contribuição de cada função, respeitando as normas locais. Para tanto, utiliza uma metodologia estruturada de avaliação de cargos, baseada em um sistema de pontos e níveis, que permite a determinação objetiva e comparável do peso relativo de cada posição.

Com base nisso, o grupo define as escalas salariais por nível, utilizando dados de mercado, garantindo que a remuneração permaneça alinhada com os parâmetros externos e os critérios internos de equidade. Todos os funcionários no mesmo nível salarial compartilham uma faixa comum, que varia de 80% a 120% do valor de referência. O posicionamento individual dentro dessa faixa considera fatores como tempo de serviço, potencial e desempenho.

Além disso, as companhias aéreas afiliadas ao grupo LATAM realizam uma revisão anual da remuneração, com base em critérios de mérito e desempenho individual, reforçando seu compromisso com a transparência, a consistência e a equidade na gestão da remuneração.

No caso da alta administração, os planos de remuneração variável e os incentivos de longo prazo estão vinculados a indicadores financeiros e ao desempenho do preço das ações, que refletem a concretização dos objetivos estratégicos do grupo LATAM, incluindo os relacionados à sustentabilidade, diversidade e inclusão e criação de valor a longo prazo. Cabe ressaltar que esses incentivos não se baseiam especificamente em indicadores individuais de diversidade e inclusão.

Além disso, o desenho do sistema de remuneração busca assegurar a consistência entre a gestão de desempenho, a equidade salarial e os resultados sustentáveis do negócio, alinhando os incentivos da alta administração aos interesses de longo prazo da empresa e de seus stakeholders.

Relação salarial (Mulheres/Homens)

NCG 519: 5.4.2 DIFERENÇA SALARIAL
GRI 405-2

Atualmente, o grupo LATAM não definiu metas de equidade ou de diferença salarial.

Diferença salarial[1]

	Média[2]	Mediana[3]
Alta administração	101%	100%
Gestão	94%	96%
Liderança	97%	98%
Operador	92%	93%
Força de vendas	102%	101%
Administrativo	96%	96%
Outros profissionais	97%	97%
Outros técnicos	92%	91%
Grupo LATAM	95%	95%

Nota: O grupo LATAM não possui funcionários na categoria definida como "Auxiliar". por NCG chileno nº 519.
[1] Proporção que o salário bruto por hora das mulheres representa em relação a do salário bruto por hora dos homens em cada categoria funcional. O salário o valor bruto inclui todos os abonos fixos e variáveis, como salário base e benefícios legais. Benefícios sociais, bônus, comissões ou outros.
[2] Para calcular a média, considera-se a renda média por país. Nível salarial e categoria de antiguidade, excluindo dados inexistentes. inscrição em ambos os sexos.
[3] Para calcular a mediana, os valores são ordenados do menor para o maior. Salário bruto por hora de mulheres e homens (considerando os grupos) por país, nível salarial e categoria de antiguidade, excluindo dados onde (não há registro para ambos os sexos) e o valor central do primeiro grupo é dividido pelo valor central do segundo.

Instantâneo

GRI 401-1

	2022	2023	2024	2025
Número total de funcionários	*32,507*	*35,568*	*38,663*	*41,125*
Taxa de rotatividade	*11.4%*	*10.8%*	*9.8%*	*10.0%*
Taxa de rotatividade voluntária	*5.7%*	*4.4%*	*3.6%*	*3.3%*
Média de horas de treinamento	*42.7*	*49.9*	*46.4*	*51.7*
Número total de pessoas treinadas				
(% da alocação total)	*30,6 mil (93%)*	*32,1 mil (90%)*	*36,3 mil (94%)*	*38,2 mil (93%)*
Investimentos em treinamento				
(% da renda)	*0.14%*	*0.12%*	*0.10%*	*0.10%*
PESQUISA OHI - Resultado	*77*	*78*	*79*	*83*
PESQUISA OHI - Quartil	*1*	*1*	*1*	*1*

Mais informações

Perfil do funcionário (sexo, nacionalidade, cargo) idade, antiguidade e pessoas com deficiência) 273-278.
Licença pós-natal 281. Formalidade do emprego (tipo de contrato, tipo de horário de trabalho e adaptabilidade ao trabalho) 278-279.
Liberdade de associação 131.
Inatividade devido ao desemprego 279.



COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

08

130 *ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE*

137 *GESTÃO AMBIENTAL*

147 *GESTÃO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS*

158 *ECONOMIA CIRCULAR*

164 *VALOR COMPARTILHADO*

ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

A Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM é um componente estrutural de seu modelo de criação de valor e gestão abrangente de riscos. Ao incorporar aspectos ambientais, sociais e de governança (ESG) no planejamento estratégico, na alocação de recursos e nas operações diárias, o grupo fortalece sua resiliência financeira e operacional diante de um ambiente regulatório, climático e competitivo cada vez mais exigente.

Para o grupo LATAM, a sustentabilidade transcende o estrito cumprimento das normas regulamentares e a mitigação de riscos. A empresa opera com a convicção de que deve se tornar um ativo integral para a sociedade, entendendo que não é possível projetar o futuro dos negócios sem zelar pelo patrimônio natural e pelo desenvolvimento das comunidades da região. Portanto, a estratégia assume um papel proativo que vai além da geração de valor econômico, com foco na inovação de processos e na conectividade da rede do grupo para gerar um impacto positivo e tangível nos ecossistemas e na qualidade de vida das pessoas.



Em consonância com essa abordagem, a estratégia está estruturada em torno de quatro pilares: gestão ambiental, gestão das mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado. Cada pilar inclui um plano de ação e indicadores associados que ajudam a estruturar a agenda de sustentabilidade, facilitar o monitoramento do progresso e apoiar a gestão de riscos, levando em consideração o cenário regulatório e operacional em constante evolução.

Em 2025, o grupo lançou a integração da gestão da biodiversidade com uma abordagem transversal no âmbito da sua Estratégia de Sustentabilidade , em consonância com os seus compromissos ambientais e com os progressos realizados nos diferentes pilares, lançando as bases para a sua integração progressiva na gestão e nos relatórios corporativos.

Governança da Sustentabilidade

NCG 519: 3.1.II QUADRO DE GOVERNANÇA

Para garantir o cumprimento de seu propósito e impulsionar a estratégia, foi estabelecido um estrutura sólida de governança que permite a tomada de decisões e a supervisão em nível corporativo. O Conselho de administração do grupo LATAM analisa as estratégias e seu desempenho, com o apoio do Subcomitê de Sustentabilidade e Estratégia , que avalia o progresso da estratégia e os principais riscos e oportunidades a ela associados.

Pelo menos uma vez por ano, a Gestão da Sustentabilidade apresenta ao Conselho de administração um relatório consolidado sobre o progresso da Estratégia de Sustentabilidade e de cada um dos seus Pilares.

Em nível executivo, o Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade do Grupo LATAM Airlines desenvolve a estratégia de sustentabilidade e é responsável por relatar seu progresso ao Subcomitê de Sustentabilidade e Estratégia e pela coordenação com as afiliadas do grupo LATAM. A implementação e a coordenação técnica da estratégia são de responsabilidade da Equipe de Sustentabilidade, que se reporta ao Diretor. Essa equipe trabalha em conjunto com as equipes de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade em cada afiliada, que coordenam e executam as ações definidas em nível local.

Em conformidade com a estrutura de governança do grupo, os objetivos e resultados de sustentabilidade estão incluídos entre os critérios considerados na avaliação de desempenho da alta administração para alguns dos principais executivos e estão vinculados aos planos de remuneração dos executivos definidos pelas empresas do grupo. Os detalhes da Política de Remuneração e sua relação com o desempenho estratégico são apresentados no capítulo de Governança Corporativa do Relatório Integrado Anual.

Estrutura de Governança de Riscos e Oportunidades Climáticas – Grupo LATAM



Conselho de administração

Supervisão da estratégia e dos riscos climáticos

Subcomissões

Comitê de Estratégia e Sustentabilidade
Supervisão ESG e revisão de metas e riscos climáticos

Executivos

- ***Comitê executivo (CEO + Vice-Presidentes)***

Implementação estratégica e tomada de decisões operacionais

Gestão

Departamento de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade
Liderança da estratégia climática e coordenação das ESG corporativas.

Equipes

Equipes corporativas e países
Implementação local e gestão operacional

Para obter mais informações, consulte o capítulo sobre governança corporativa.

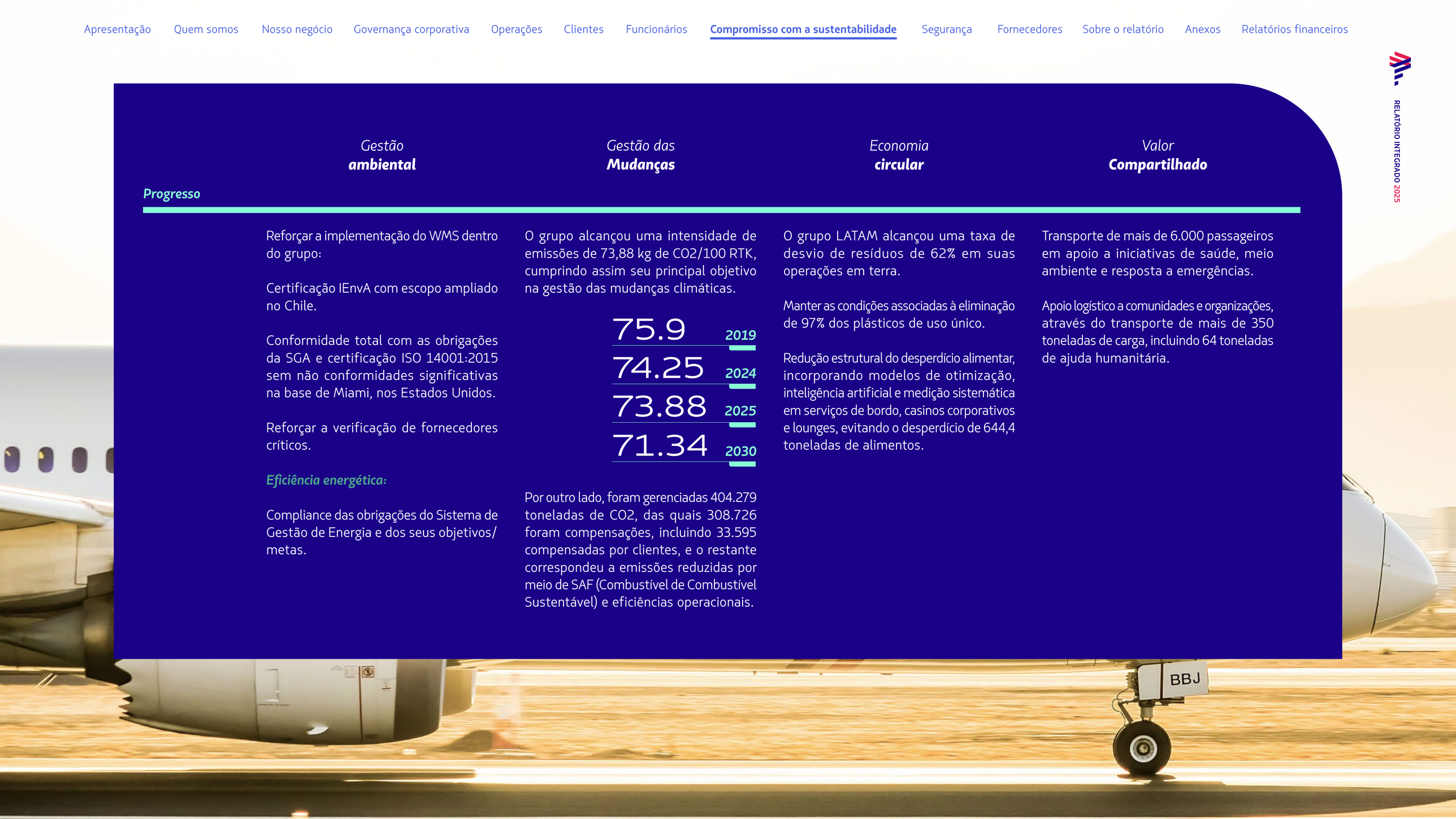
Avanços na estratégia de sustentabilidade até 2025

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-110A.2
GRI 305-5

	Gestão **ambiental**	*Gestão das* **Mudanças**	*Economia* **circular**	*Valor* **Compartilhado**
Aspiração de longo prazo	Manter e aprimorar continuamente o Sistema de Gestão Ambiental (SGA) em todas as operações do grupo LATAM, de acordo com o padrão IEnvA da IATA.	Atingir emissões líquidas zero até 2050. Reduzir a intensidade de emissões para 71,34 kg CO2/100 RTK até 2030. Gerir 10,8 milhões de toneladas de CO2 entre 2019 e 2030.	Atingir uma taxa de desvio de resíduos de 75% até 2027. Manter a meta alcançada de 97% de conformidade na redução de plásticos de uso único[1].	Disponibilizar nossa conectividade e capacidade de transporte para apoiar causas relacionadas à saúde, ao meio ambiente e à resposta a emergências, em benefício das comunidades onde atuamos.
Metas para 2025	**1.** Recertificação da norma de Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA) da Associação Internacional de Transporte Aéreo com a expansão do escopo no Chile, incorporando o módulo de Energia. **2.** Conformidade total com as obrigações do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) e Certificação ISO 14001:2015.	**1.** 1.Alcançar uma intensidade de emissões de 74,3 kg de CO2 / 100 RTK.	**1.** Aumentar a taxa de desvio de resíduos[1] para 60% nas operações em terra. **2.** Eliminação de plásticos descartáveis: garantir o cumprimento das diretrizes estabelecidas.	**1.** Fortalecer a rede de alianças estratégicas do programa Avião Solidário. **2.** Reforçar a estrutura do programa Plano de Solidariedade.

[1] Conforme definido no escopo disponível em: https://www.latamairlines.com/cl/es/sostenibilidad/economia-circular
[2] O desvio de resíduos inclui materiais recuperados por meio de compostagem e reciclagem, bem como aqueles reutilizados e evitados, em relação ao total de resíduos sólidos não perigosos relatados em 2025.

	Gestão ***ambiental***	*Gestão das* ***Mudanças***	*Economia* ***circular***	*Valor* ***Compartilhado***
Progresso	Reforçar a implementação do WMS dentro do grupo: Certificação IEnvA com escopo ampliado no Chile. Conformidade total com as obrigações da SGA e certificação ISO 14001:2015 sem não conformidades significativas na base de Miami, nos Estados Unidos. Reforçar a verificação de fornecedores críticos. ***Eficiência energética:*** Compliance das obrigações do Sistema de Gestão de Energia e dos seus objetivos/ metas.	O grupo alcançou uma intensidade de emissões de 73,88 kg de CO2/100 RTK, cumprindo assim seu principal objetivo na gestão das mudanças climáticas. 75.9 **2019** 74.25 **2024** 73.88 **2025** 71.34 **2030** Por outro lado, foram gerenciadas 404.279 toneladas de CO2, das quais 308.726 foram compensações, incluindo 33.595 compensadas por clientes, e o restante correspondeu a emissões reduzidas por meio de SAF (Combustível de Combustível Sustentável) e eficiências operacionais.	O grupo LATAM alcançou uma taxa de desvio de resíduos de 62% em suas operações em terra. Manter as condições associadas à eliminação de 97% dos plásticos de uso único. Redução estrutural do desperdício alimentar, incorporando modelos de otimização, inteligência artificial e medição sistemática em serviços de bordo, casinos corporativos e lounges, evitando o desperdício de 644,4 toneladas de alimentos.	Transporte de mais de 6.000 passageiros em apoio a iniciativas de saúde, meio ambiente e resposta a emergências. Apoio logístico a comunidades e organizações, através do transporte de mais de 350 toneladas de carga, incluindo 64 toneladas de ajuda humanitária.



Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS)

NCG 519: 4.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-23

O grupo LATAM está comprometido com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) definidos pelas Nações Unidas para 2030. Atualmente, os quatro pilares da Estratégia de Sustentabilidade da empresa contribuem para 11 dos 17 ODS, conforme demonstrado no gráfico abaixo.



Programa de Embaixadores da Sustentabilidade

Para apoiar a implementação da Estratégia de Sustentabilidade internamente, o grupo LATAM conta com um programa de Embaixadores da Sustentabilidade, cujo objetivo é fortalecer a disseminação, a compreensão e a aplicação das diretrizes definidas em diferentes áreas operacionais. Essa iniciativa contribui para a integração dos colaboradores à estratégia e para a melhoria dos resultados das ações implementadas, contando com mais de 1.100 colaboradores ativos em diversas áreas e operações do grupo.

Compromisso com os direitos humanos

NCG 519: 2.1. MISSÃO, VISÃO, PROPÓSITO E VALORES,
3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA, 4.4 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS
GRI 2-23, 3-3

Desde 2018, o grupo LATAM mantém um compromisso público com o respeito aos direitos humanos, formalizado em uma declaração corporativa que estabelece os princípios que devem orientar a conduta de seus funcionários e terceiros. Esse compromisso inclui, entre outros aspectos, a rejeição do trabalho infantil, do trabalho forçado ou em condições semelhantes à escravidão, bem como de qualquer forma de discriminação, assédio moral, físico ou sexual. Reafirma também seu compromisso com a liberdade de associação, a saúde e a segurança ocupacional, a remuneração justa, as condições de trabalho dignas e a promoção da igualdade de oportunidades, sem discriminação por gênero, raça, idade, orientação sexual, religião ou nacionalidade.

A abordagem do grupo LATAM em matéria de direitos humanos está alinhada com normas internacionais amplamente reconhecidas, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos das Nações Unidas, a Carta Internacional dos Direitos Humanos das Nações Unidas e os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Este compromisso também define as consequências para qualquer incumprimento e está integrado em estruturas internas, como o Código de conduta e os mecanismos de ética e conformidade da empresa.

Para obter mais informações, consulte o Código de conduta.

Como parte do fortalecimento de sua gestão social, a LATAM desenvolveu processos para identificar e avaliar riscos aos direitos humanos, considerando tanto suas operações quanto as partes interessadas relevantes em sua cadeia de valor. Essas avaliações permitem a identificação de riscos potenciais e reais, bem como a definição de ações de mitigação e monitoramento. Quando apropriado, medidas de remediação e mitigação são implementadas de acordo com a legislação local aplicável e reforçadas por meio de ações internas, como treinamentos, comunicações e diretrizes específicas emitidas pelos órgãos responsáveis pela gestão do Código de Conduta.

Na Avaliação de Sustentabilidade Corporativa (CSA) mais recente da S&P, o grupo LATAM registrou melhoria no critério de Direitos Humanos, refletindo o progresso na consolidação de sua abordagem de gestão. Olhando para o futuro, o grupo continuará a fortalecer sua abordagem de due diligence em direitos humanos, visando integrar ainda mais essa perspectiva em seus processos e seguir reduzindo as lacunas em relação às melhores práticas do setor.



Canal de Ética

O grupo LATAM possui um Canal de Ética acessível a todos que interagem com o grupo, incluindo diretores, funcionários e partes interessadas. Este canal é monitorado continuamente pelo departamento de Compliance e é um mecanismo fundamental para identificar, gerir e acompanhar quaisquer potenciais violações, incluindo as relacionadas com os direitos humanos.

Quando uma queixa é analisada e confirmada, a empresa implementa planos de ação proporcionais à natureza do caso e aos impactos identificados. Esses planos podem incluir, entre outros, treinamento, feedback formal, ação disciplinar, rescisão de relações contratuais, ação legal ou outras medidas corretivas relevantes. Essas medidas visam a resolver os impactos identificados e prevenir a sua recorrência. *Para mais detalhes, consulte as Diretrizes Corporativas, página 54.*

Além disso, o grupo LATAM possui procedimentos internos focados na mitigação de riscos e remediação, quando apropriado, como parte de sua abordagem de gestão de direitos humanos.



Direitos indígenas e patrimônio cultural

O grupo LATAM monitora os riscos e impactos ambientais, sociais e de governança (ESG) associados às suas operações e ao ambiente operacional. Até o momento, nenhum impacto significativo nessas áreas foi identificado. No entanto, a LATAM mantém uma abordagem proativa e continuará avaliando esses riscos com base na evolução de suas operações e dos ambientes em que atua.

Participação no Pacto Global das Nações Unidas

O grupo LATAM é membro do Pacto Global das Nações Unidas e adere aos seus dez princípios, incluindo os relacionados aos direitos humanos. Essa iniciativa promove a adoção de valores fundamentais em matéria de direitos humanos, relações trabalhistas, meio ambiente e combate à corrupção, orientando a conduta empresarial responsável em nível global.

Nesse contexto, a abordagem do grupo LATAM em matéria de gestão de direitos humanos está alinhada com os marcos internacionais, como os Princípios Orientadores das Nações Unidas sobre Empresas e Direitos Humanos, particularmente no que diz respeito à identificação e gestão de riscos, mitigação de impactos e acesso a mecanismos de reparação. Em consonância com as melhores práticas internacionais em constante evolução, a empresa continua a fortalecer progressivamente sua abordagem de diligência devida em direitos humanos.

GESTÃO AMBIENTAL

O primeiro pilar da Estratégia de Sustentabilidade busca assegurar a conformidade com as normas ambientais e gerenciar proativamente os riscos e oportunidades associados às operações. Isso se concentra na Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente e na Política Corporativa Integrada de Sustentabilidade, Meio Ambiente, Energia e Gestão de Resíduos do grupo LATAM, um documento público revisado anualmente para garantir a conformidade com a legislação ambiental vigente, acordos internacionais e/ou quaisquer outros compromissos ou padrões adotados voluntariamente por qualquer empresa do grupo.

Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente

Política Corporativa Integrada sobre Sustentabilidade, Meio Ambiente, Energia e Gestão de Resíduos.

Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente

A Política de Segurança, Qualidade, Saúde e Meio Ambiente tem abrangência transversal a diversas áreas funcionais:

- Instalações operacionais e comerciais
- Produtos e serviços
- Distribuição e logística
- Gestão de resíduos
- Fornecedores, prestadores de serviços e empreiteiros
- Due diligence, fusões e aquisições

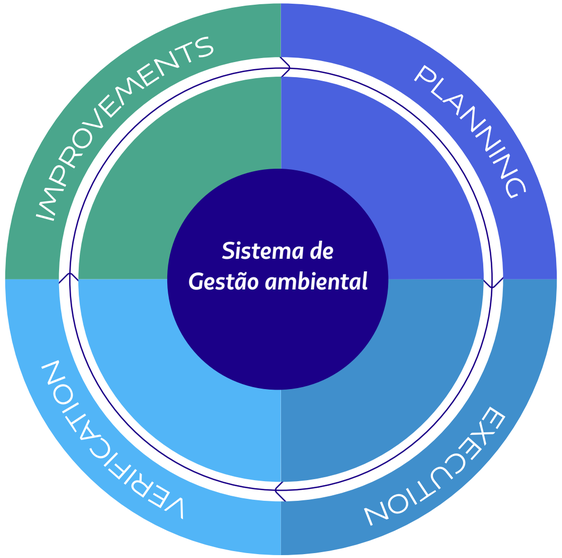
Entretanto, entre os compromissos que assumiu, estão:

- Para garantir a proteção do meio ambiente
- Prevenir a poluição
- Gerir eficientemente a sua pegada de carbono.
- Operar sob uma abordagem de economia circular.
- Definir metas e recursos.
- Analisar periodicamente o desempenho ambiental.
- Cumprir a legislação ambiental aplicável em cada subsidiária onde opera.
- Implementar e manter um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) com foco na melhoria contínua do desempenho ambiental.

Esta política foi aprovada pelo Conselho de administração e assinada pelo CEO do Grupo LATAM Airlines. No caso das filiais do Brasil, Colômbia, Equador e Peru, a sua adesão é igualmente assinada pelo Diretor-Geral do respetivo país.

Política Corporativa Integrada do Grupo LATAM sobre Sustentabilidade, Meio Ambiente, Energia e Gestão de Resíduos.

Estabelece a estrutura corporativa que orienta a gestão dos aspectos ambientais, sociais e de governança (ESG) em todas as operações do grupo. Define as diretrizes que fundamentam a tomada de decisões, a gestão de riscos e o desempenho em sustentabilidade, garantindo uma aplicação consistente e transversal tanto a nível corporativo como local.



Seus principais aspectos são:

A gestão das Mudanças climáticas centra-se na redução das emissões através da eficiência operacional, da otimização de processos, da renovação da frota e da utilização de combustíveis de aviação sustentáveis, juntamente com um compromisso de longo prazo de atingir emissões líquidas zero até 2050.

Gestão ambiental e energética, integrando sistemas de gestão ambiental e energética sob um padrão corporativo comum, alinhado com a IEnvA, ISO 14001 e ISO 50001, com foco no cumprimento regulatório, controle de riscos e melhoria contínua.

Economia circular, focada na gestão de resíduos ao longo de toda a operação, promovendo a redução da geração, a separação na fonte e o aumento da recuperação, com o objetivo de diminuir progressivamente o envio de resíduos para aterros sanitários.

Biodiversidade, com foco na gestão de riscos e impactos nas operações e na cadeia de suprimentos, no cumprimento dos compromissos setoriais contra o tráfico ilegal de vida selvagem e no alinhamento progressivo com a TNFD.

Dimensão social e valores compartilhados, baseados no respeito aos direitos humanos, na não discriminação e no desenvolvimento de iniciativas que aproveitam as capacidades empresariais para gerar um impacto positivo nas comunidades onde a LATAM opera.

Governança, reforçando o papel do Conselho de administração e da alta administração na supervisão da estratégia de sustentabilidade e alinhando a política com os principais instrumentos corporativos do grupo, como o Código de conduta, a Política Anticorrupção e a Gestão Integrada de Riscos.

Sistema de Gestão Ambiental (SGA)

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM avançou na implementação do seu Sistema de Gestão Ambiental (SGA) como ferramenta preventiva para a gestão dos riscos ambientais associados às suas operações. No mesmo período, o escopo da certificação internacional IATA Environmental Assessment (IEnvA) foi ampliado, cobrindo agora nove operadores de passageiros e carga em suas afiliadas no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru. Como parte deste processo, o módulo de energia IEnvA foi incorporado aos três operadores da afiliada chilena, ampliando o escopo temático da avaliação ambiental.

Além disso, em 2025, foi alcançada a conformidade total com o Sistema de Gestão Ambiental (SGA) e a certificação ISO 14001:2015 foi mantida na instalação de Miami (Estados Unidos). O âmbito desta certificação abrange o transporte aéreo de carga, a manutenção de aeronaves e as operações corporativas, terrestres, de carga, de segurança e ambientais.

Em consonância com o modelo de due diligence, durante 2025 os protocolos de verificação ambiental aplicáveis a fornecedores críticos foram reforçados por meio de auditorias internas que incorporaram análises técnicas verificáveis, incluindo licenças de descarte de resíduos, certificações de competência e conformidade no manuseio de produtos químicos e materiais perigosos (HAZMAT). Essas ações permitem ao grupo avaliar a conformidade ambiental dos fornecedores relevantes para suas operações.

Até 2026, a LATAM pretende promover melhorias sistêmicas em seu Sistema de Gestão Ambiental (SGA), com foco no fortalecimento da governança e dos padrões de controle operacional em toda a rede. As principais áreas de foco incluem:

- Atualização do quadro institucional por meio da Política Corporativa Integrada do grupo LATAM sobre Sustentabilidade, Meio Ambiente, Energia e Gestão de Resíduos.

- Fortalecimento da governança e da cultura de prevenção ambiental, integrando a análise do contexto e o quadro legal aplicável.

- Atualização dos Programas de Gestão Ambiental em aspectos relevantes.

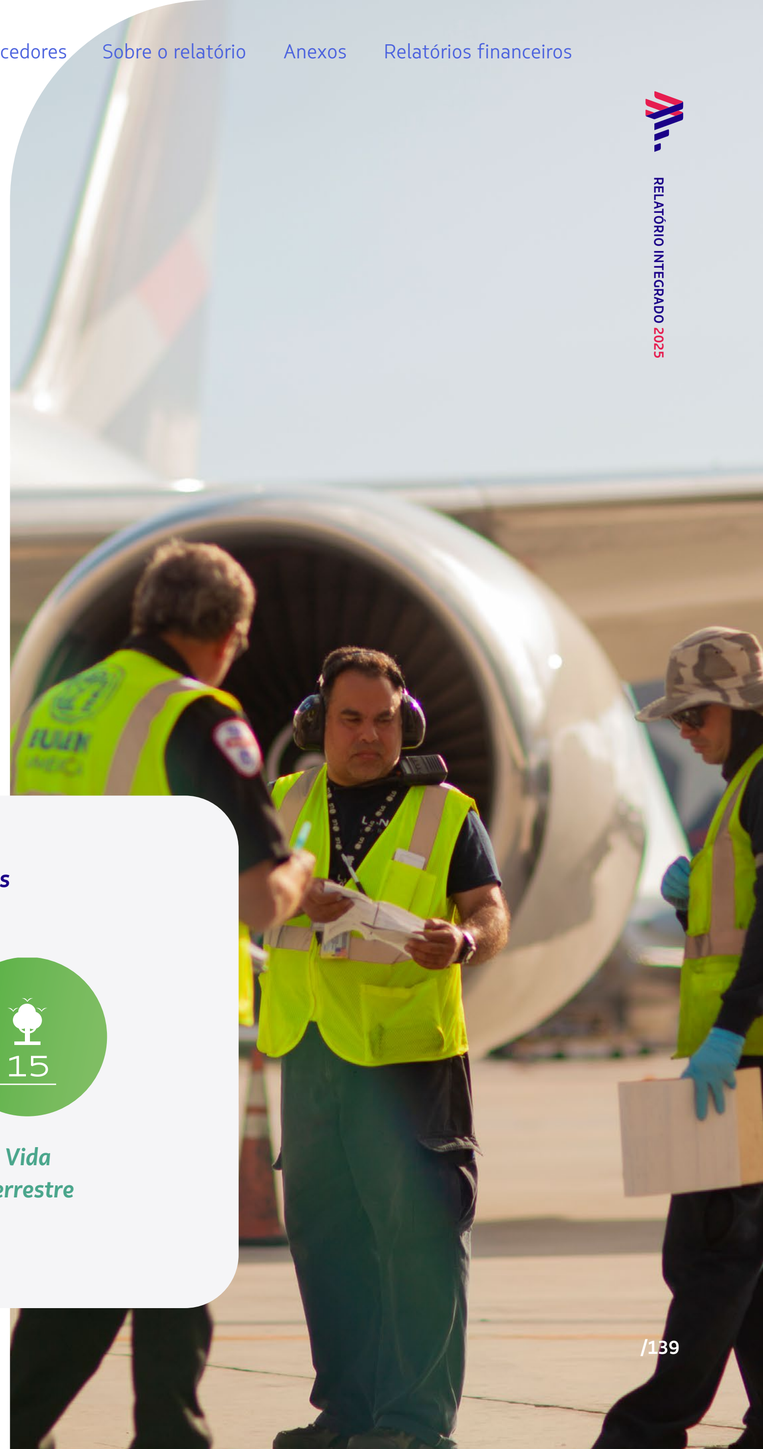
- Controle preventivo de passivos ambientais.

- Gestão do desempenho ambiental de fornecedores críticos, através de suporte técnico, capacitação e monitoramento.

O pilar de gestão ambiental do grupo LATAM contribui diretamente para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas:



Água potável e saneamento | *Energia limpa e acessível* | *Consumo e produção responsáveis* | *Ação climática* | *Vida Terrestre*



Conformidade ambiental

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR: 8.3 AMBIENTAL

O Sistema de Gestão Ambiental do grupo LATAM baseia-se numa abordagem proativa ao cumprimento das normas legais, focada na identificação e gestão atempada dos requisitos ambientais aplicáveis. Esta abordagem permite antecipar as alterações regulamentares e integrar estes requisitos na gestão operacional, reforçando os mecanismos de controle e rastreabilidade das obrigações legais nos mercados nacionais.

Este trabalho focou-se nos aspetos ambientais críticos da operação, incluindo água, emissões, resíduos, substâncias perigosas e contingências ambientais, bem como no reforço dos protocolos de verificação aplicáveis às atividades próprias e terceirizadas da empresa, com o objetivo de garantir a eficácia dos controles e reduzir o risco de incumprimento.

Modelos de conformidade ambiental

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR: 8.3 AMBIENTAL

Todas as empresas afiliadas do grupo LATAM possuem um procedimento e um programa de gestão ambiental para a identificação e avaliação do cumprimento das obrigações ambientais, aplicável de acordo com as atividades realizadas em cada país e por operador (passageiros e carga).

Em 2024, a matriz de risco ambiental aplicável a todas as subsidiárias do grupo LATAM foi atualizada, incorporando uma avaliação abrangente que cobre as dimensões ambiental, comunitária, legal e regulamentar, económica, reputacional e de biodiversidade. Está prevista uma nova atualização desta matriz para 2026, reforçando o foco no risco regulatório.

O Compliance dos requisitos legais e dos prazos de implementação é regido pelas normas aplicáveis em cada jurisdição. As diversas áreas do grupo LATAM, sob a liderança da equipa do Pilar de Gestão Ambiental - Sustentabilidade, são responsáveis por garantir tal conformidade regulatória nas suas operações.

O progresso do cumprimento das obrigações ambientais do grupo LATAM é revisto periodicamente pelas equipes de Sustentabilidade, Jurídico e Riscos, como parte dos processos regulares de monitoramento e controle interno.

Biodiversidade e controle ambiental

Como parte do fortalecimento de sua gestão ambiental, durante o ano de 2025 o grupo começou a incorporar a biodiversidade como um aspecto significativo em sua gestão de sustentabilidade, utilizando como insumo as informações geradas em iniciativas específicas de conservação e soluções baseadas na natureza, desenvolvidas principalmente no âmbito da gestão das mudanças climáticas e do pilar de valor compartilhado.

Em particular, os projetos de mitigação e conservação ligados ao portfólio climático do grupo incorporam metodologias sistemáticas de monitoramento da biodiversidade, visando avaliar a integridade dos ecossistemas protegidos e a evolução de suas condições ecológicas.

Durante o ano de 2025, esses sistemas de monitoramento cobriram 90 propriedades e 83.724 hectares, gerando mais de 17.000 registros ecoacústicos equivalentes a 286 horas de monitoramento. Esses registros são utilizados como evidência técnica para avaliar o estado e a evolução dos ecossistemas protegidos e para apoiar a eficácia das medidas de conservação e mitigação baseadas na natureza. As informações geradas são documentadas e sistematizadas, garantindo a sua rastreabilidade e disponibilidade para os processos de verificação e reporte de acordo com normas internacionais.

90 PROPRIEDADES

83,724 HA

Foram monitorados 83.724 hectares, que geraram mais de 17.000 registros ecoacústicos.

Esses dados são usados como evidência técnica para avaliar o estado e a evolução dos ecossistemas protegidos e para apoiar a eficácia das medidas de conservação e mitigação baseadas na natureza.

As informações geradas por essas iniciativas contribuíram para uma melhor compreensão técnica dos ecossistemas relevantes e da biodiversidade associada, bem como das potenciais implicações ambientais nos territórios onde o grupo realiza projetos de conservação. Essas informações de base fornecem subsídios para a gestão e análise de riscos, em consonância com a Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM.

Essa abordagem contribui para fortalecer o caráter preventivo do SGA (Sistema de Gestão Ambiental) do grupo LATAM, melhorando a qualidade e a consistência das informações ambientais disponíveis, principalmente em questões relacionadas à gestão das mudanças climáticas e à biodiversidade.

Além disso, essa abordagem é complementada pelo compromisso do grupo LATAM com o desmatamento zero, que proíbe a aquisição de produtos de áreas desmatadas ilegalmente e busca evitar impactos em sítios de biodiversidade de importância nacional ou global, constituindo um marco corporativo de referência para a gestão ambiental e o relacionamento com fornecedores críticos.

Por fim, vale mencionar que o grupo LATAM é signatário da Declaração do Palácio de Buckingham, comprometendo-se a prevenir, detectar e denunciar o tráfico ilegal de fauna e flora silvestres. Além disso, em novembro de 2025, os líderes da LATAM no Brasil endossaram os Princípios dos Líderes Empresariais da LATAM contra Crimes Ambientais, reforçando o conjunto de compromissos do grupo para a prevenção de crimes ambientais, desmatamento ilegal e proteção da biodiversidade por meio da colaboração com autoridades, pares do setor e outras partes interessadas relevantes.

Essa abordagem fortalece a base técnica e conceitual para a compreensão dos impactos e implicações da biodiversidade nas operações do grupo e estabelece as bases para sua integração progressiva nos processos de gestão e reporte corporativos, em consonância com a estratégia de sustentabilidade e os compromissos assumidos pela América Latina.

[1] *Inclui o Registro Público de Sanções da Superintendência do Meio Ambiente do Chile e órgãos equivalentes em outras jurisdições.*

Multas, sanções executáveis e responsabilidade ambiental

NCG 519: 8. CONFORMIDADE LEGAL E REGULAMENTAR: 8.3 AMBIENTAL
GRI 2-27

Em 2025, de acordo com o relatório de processos ambientais exigido pela Norma Geral nº 519, o grupo LATAM não possuía multas pendentes e apenas três sanções executáveis e/ou responsabilidade ambiental acumulada durante o referido ano[1], totalizando US$17.763. Além disso, os três programas de compliance aprovados em anos anteriores permaneceram em vigor, sem que nenhum programa de compliance fosse implementado ou concluído até 2025. Por fim, importa salientar que não foram exigidos planos de remediação de danos ambientais durante o ano.

Recursos naturais

A gestão dos recursos naturais no grupo LATAM visa assegurar o uso eficiente da água e da energia, considerando as particularidades operacionais do setor de aviação, os locais onde operamos e as responsabilidades diferenciadas nas instalações próprias e operadas em regime de concessão.

** Gestão ambiental: Mantém-se a percentagem de instalações com um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) certificado.*
GRI/NCC 519 – 8.3 Compliance com a legislação ambiental GR 2-27: Durante o período, foram registradas duas sanções administrativas executadas no Brasil e no Chile, ambas relacionadas a questões formais dentro dos processos de conformidade regulatória.
Os casos foram prontamente regularizados, as multas foram pagas e nenhum impacto ambiental foi gerado. Nenhuma outra sanção ambiental executada durante o período foi registrada.



Água

Identificação de fontes e usos da água

Nos cinco principais mercados em que o grupo LATAM opera — Chile, Brasil, Colômbia, Equador e Peru — as fontes de água destinadas ao consumo humano e industrial são identificadas nas diversas instalações e operações. Na maioria dos casos, essas fontes estão localizadas dentro das áreas de concessão aeroportuária, portanto, a manutenção da infraestrutura hidráulica principal e as melhorias nas redes de distribuição não são de responsabilidade direta da empresa. No entanto, em suas próprias instalações sob controle, a LATAM gerencia a manutenção da infraestrutura hídrica como parte de seu Sistema de Gestão Ambiental, realizando os reparos necessários para evitar vazamentos e perdas de água.

Eficiência hídrica e infraestrutura

Como parte de sua abordagem de melhoria contínua, o grupo LATAM tem mantido ações voltadas para a otimização da eficiência hídrica em sua infraestrutura, incorporando dispositivos de baixo consumo e soluções de controle como temporizadores em pias, chuveiros, refeitórios e espaços operacionais. Também promoveu iniciativas para reduzir o consumo de água, incluindo a aquisição de máquinas e equipamentos com menores exigências de água. Essas medidas buscam reduzir o consumo sem afetar a continuidade ou a segurança das operações.

Gestão de águas residuais

Todas as águas residuais geradas pelas operações do grupo LATAM são tratadas de acordo com as normas aplicáveis. Esse tratamento é realizado internamente, por meio de sistemas como câmaras de separação ou estações de tratamento próprias, ou externamente, por meio de concessionárias aeroportuárias e/ou estações de tratamento municipais, garantindo a conformidade com as normas ambientais vigentes.

Reutilização e reciclagem de água

Nas operações da filial brasileira, foram implementados sistemas de coleta e armazenamento de água da chuva, que são reutilizadas como água de processo, ajudando a reduzir a extração e o uso de água doce em determinadas operações.

Extração e consumo de água[1]

GRI 303-3
CSA - CONSUMO DE ÁGUA

	Unidade	2022	2023	2024	2025
Extração: Abastecimento total de água municipal	*Milhões de m³*	*0.086*	*0.272*	*0.189*	*0.191*
Extração: Água doce (lagos e rios, etc.)	*Milhões de m³*	*0*	*0*	*0*	*0*
Extração: Água subterrânea	*Milhões de m³*	*0*	*0*	*0.076*	*0.084*
Descarte: Água devolvida à sua fonte de extração, com qualidade igual ou superior à da água extraída.	*Milhões de m³*	*0*	*0*	*0.004*	*0.004*
Consumo total de água doce	**Milhões de m³**	**0.086**	**0.272**	**0.262**	**0.271**

[1] *Tendência de dados*
Em 2025, o consumo total de água atingiu 0,271 milhões de m³, representando um aumento de 3,4% em comparação com o ano anterior. Essa variação é consistente com o crescimento operacional durante o período, refletido num aumento de 8,2% no RPK e de 2,2% no RTK.

O comportamento do consumo de água é orientado pela implementação do Programa de Gestão Ambiental da Água no âmbito do SGA (Sistema de Gestão Ambiental), que inclui o monitoramento das fontes de água subterrânea, a reutilização da água tratada e a melhoria contínua da eficiência operacional da água.

Energia

Sistema de Gestão de Energia e auditorias

Durante o ano de 2025, as três operadoras da filial chilena avançaram na implementação do Sistema de Gestão de Energia estabelecido no ano anterior. Como parte deste processo, foi realizada uma auditoria energética interna por uma empresa externa autorizada pelo Ministério de Energia do Chile para identificar oportunidades de melhoria do desempenho energético e verificar a correta implementação do sistema.

Objetivos e planejamento energético

A definição dos objetivos relacionados à economia e ao desempenho energético está descrita no Manual do Sistema de Gestão Ambiental, que está disponível ao público. Para o componente de energia, o grupo LATAM conta ainda com um Programa específico de Gestão de Energia, que define diretrizes, metas e responsabilidades para a gestão do consumo de energia.

Ações para reduzir o consumo de energia

De acordo com a base energética do grupo, o maior consumo de energia concentra-se nas operações de voo, sendo assim, as principais iniciativas de redução são lideradas pela equipe de Combustível da LATAM. Essas ações visam otimizar o uso de combustível e melhorar a eficiência operacional da frota.

Em paralelo, outras áreas do grupo implementaram iniciativas complementares para reduzir o consumo de energia em instalações terrestres, como a promoção da luz natural em novas instalações, a incorporação de sensores de movimento e a utilização de condicionadores de ar eficientes em sistemas de climatização, entre outras.

Avaliação do desempenho energético

O desempenho energético do grupo LATAM é monitorizado através de indicadores definidos no Sistema de Gestão de Energia, que permitem avaliar o progresso na redução do consumo de energia com respeito a uma linha de base estabelecida.

Além disso, o grupo monitora a composição do seu consumo de energia. Durante o ano de 2025, o uso de energia proveniente de fontes renováveis representou 0,30% do consumo total de energia do grupo.

Consumo de eletricidade e intensidade energética

GRI 302-1, 302-3

	Consumo (MWh)	Intensidade energética (MWh / FTE*)
2022	57,419	1.7
2023	49,721	1.4
2024	45,851	0.76
2025	35,476	1.95

**Sigla que significa "funcionário em tempo integral"*

Consumo interno de energia[1]

GRI 302-1

CSA - CONSUMO DE ENERGIA

Energia não renovável	**Unidade**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Combustível de aviação	*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*	*111.2*	*117.05*	*61.49*
Gás liquefeito de petróleo	*TJ*	*8.75*	*366.17*	*7.22*	*7.44*
Gás natural	*TJ*	*0.02*	*0*	*0*	*0*
Eletricidade [2]	*TJ*	*132.52*	*122.33*	*89.02*	*52.31*
Energia total não renovável	***TJ***	**134,362.47**	**156,973.69**	**178,574.41**	**193,466.78**

Energia renovável	**Unidade**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Etanol	*TJ*	*0*	*0.08*	*0.01*	*0.12*
Eletricidade [2]	*TJ*	*74.19*	*56.66*	*76.04*	*75.4*
Combustível de Aviação Sustentável (SAF)	*TJ*			*116.74*	*509.64*
Total de energia renovável [3]	***TJ***	**74.19**	**56.74**	**192.79**	**585.16**
Total	***TJ***	**134,436.66**	**157,030.43**	**178,767.20**	**194,051.94**

[1] *Nota metodológica:*
Os dados de consumo de energia elétrica para 2022, 2023 e 2024 foram reformulados após uma revisão interna que permitiu ajustes na classificação e consolidação de dados de uma subsidiária no Brasil. Esses ajustes não impactam as metas estratégicas nem as informações financeiras divulgadas.

Tendência para 2025:
Em 2025, o consumo interno de energia do grupo LATAM totalizou 194.051,95 TJ, representando um aumento de 8,34% em comparação com 2024. Esse aumento é consistente com a expansão dos negócios, refletida em um crescimento de 8,2% no tráfego de passageiros (RPK) e de 2,2% nas operações de carga (RTK). O combustível de aviação continua a representar mais de 99% do consumo total de energia. O uso de energia renovável atingiu 75,52 TJ, mantendo-se estável em relação ao ano anterior.

[2] *A eletricidade consumida provém de várias fontes, e a quota de cada uma varia anualmente dependendo da composição da rede elétrica de cada país.*

[3] *Nos anos anteriores, a participação de energia renovável na matriz energética de cada país era considerada para calcular o consumo de energia renovável do grupo LATAM, uma vez que a energia é adquirida por meio dessas redes. No entanto, a partir de 2023, somente a energia respaldada por certificados que comprovem sua origem renovável é contabilizada como energia renovável.*

Consumo de combustível

SASB TR-AL-110A.3

NCG 519: 9 SUSTENTABILIDADE -9.1 MÉTRICAS SASB

CSA - CONSUMO DE COMBUSTÍVEL PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

	Unidade	2022	2023	2024	2025
Eficiência de combustível	*Litros/100 RTK*	*30.0*	*29.8*	*29.2*	*29.0*
Operação de passageiros	*Litros/100 RTK*	*3.7*	*3.1*	*3.0*	*3.0*
Operação de carga	*Litros/100 RTK*	*22.1*	*23.1*	*23.1*	*22.9*
Consumo de combustível	*GJ*	*133,991,160*	*156,368,834*	*178,292,500*	*193,335,196*
Percentagem de combustíveis alternativos	*%*	*0*	*0*	*0*	*0*
Percentagem de combustível sustentável	*%*	*0*	*0*	*0.07%*	*0.14%*

RTK: Sigla que significa "toneladas-quilômetros de receita".

Consumo de eletricidade 2025

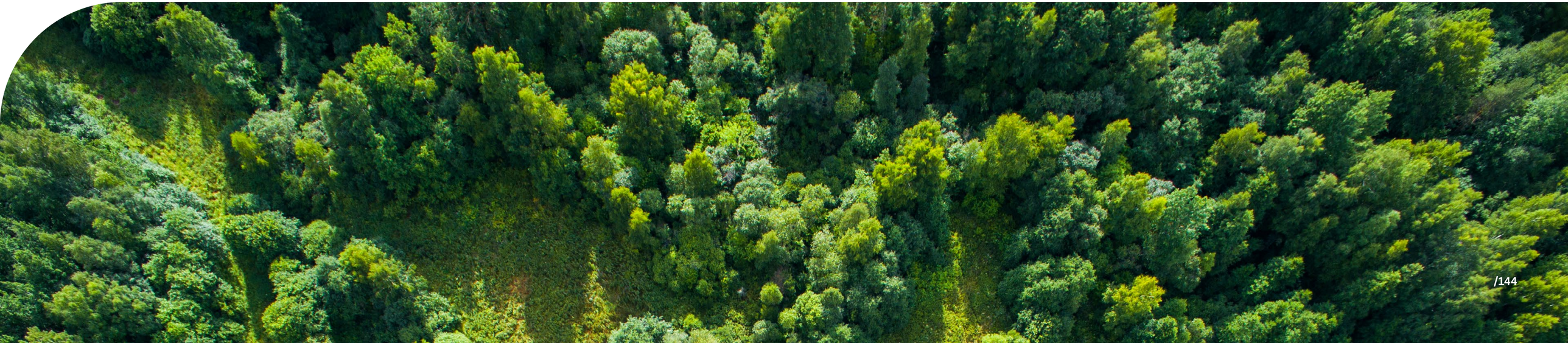
Fontes renováveis 20,945 MWH

59.04 %

Recursos não renováveis 14,531 MWH

40.96 %

Com base em informações sobre a composição da matriz energética de cada país onde o grupo LATAM opera, provenientes do H2LAC, um programa criado em 2020 pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) juntamente com o Banco Mundial, a CEPAL e o Programa Euroclima+ da União Europeia.



Poluentes do ar e ruído locais

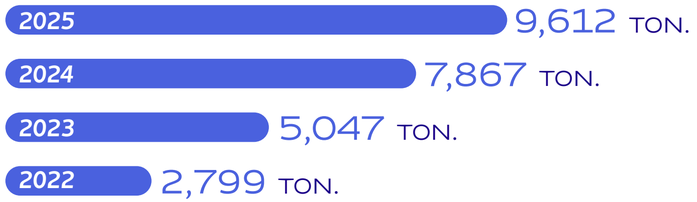
O grupo gere as suas emissões atmosféricas locais, os impactos sonoros e os resíduos em conformidade com a regulamentação aplicável nos países onde opera, bem como com as normas e compromissos adotados voluntariamente. Estes aspetos são abordados através do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), que estabelece controles operacionais, monitorização periódica e mecanismos de melhoria contínua com o objetivo de prevenir e mitigar os impactos ambientais associados às operações aéreas e terrestres.

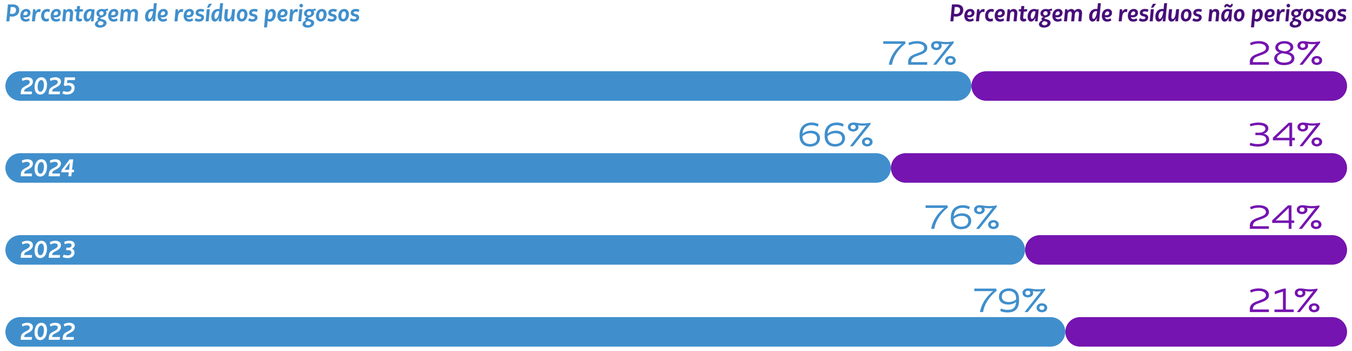
Em termos de resíduos, 2025 registrou um aumento nos volumes reportados, principalmente devido ao fortalecimento dos sistemas de gestão e rastreabilidade implementados pelo grupo, que permitiu uma coleta de dados mais ampla e precisa. Esse ajuste reflete uma melhoria metodológica e não necessariamente um aumento proporcional na geração física de resíduos.

Desperdício

GRI 306-3

Total de resíduos gerados





Redução de resíduos perigosos

Durante esse período, o grupo concentrou-se na segregação de substâncias químicas na origem para prevenir a contaminação cruzada e melhorar a sua gestão. O projeto FEFO (First Expire, First Out) para gestão de inventários de produtos químicos também foi reforçado, prevenindo a geração de resíduos perigosos associados a prazos de validade.

Gestão de Resíduos em 2025

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

CSA - DESCARTE DE RESÍDUOS

	Unidade	Perigoso	Não perigoso	Total
Resíduos não destinados ao descarte	*t*	*139*	*3,287*	*3,425*
Preparação para reutilização	*t*	*39*	*142*	*181*
Reciclagem [1]	*t*	*100*	*2,353*	*2,453*
Outras operações de avaliação [1]	*t*	*—*	*792*	*792*
Resíduos destinados à eliminação [1]	*t*	*2,576*	*3,610*	*6,186*
Incineração (com recuperação de energia) [1]	*t*	*348*	*369*	*717*
Incineração (sem recuperação de energia) [1]	*t*	*169*		*170*
Transferência para aterro sanitário [1]	*t*	*409*	*3,226*	*3,636*
Outras operações de descarte [1]	*t*	*1,650*		*2*
Desperdício total	***t***	***2,715***	***6,898***	***9,612***

[1] *Fora das instalações.*

Nota: Os dados sobre resíduos correspondem principalmente a instalações com operações próprias e um sistema de descarte documentado. A gestão de resíduos é realizada no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental (SGA), garantindo a rastreabilidade e a conformidade com as normas regulamentares.

As 1.650 toneladas de resíduos perigosos descartadas por outras vias correspondem ao descarte em aterros sanitários autorizados. Em 2025, os resíduos perigosos enviados para disposição final totalizaram 2.576 toneladas. Além disso, 139 toneladas foram gerenciadas por meio de processos de recuperação e reciclagem em instalações autorizadas, em conformidade com as normas ambientais vigentes.



GESTÃO DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 MÉTRICAS SASB
GRI 3-3

No âmbito da sua estratégia de transição climática, o grupo mantém a sua aspiração de atingir emissões líquidas zero até 2050 e, em linha com os desenvolvimentos científicos, tecnológicos e regulamentares, atualizou o seu roteiro para 2030, reforçando a definição de métricas intermédias e mecanismos de monitorização.

Em 2025, foram estabelecidas duas metas de desempenho complementares: (i) buscar a redução da intensidade de emissões para 71,34 kg CO_2 por 100 RTK até 2030, em comparação com 2019, e (ii) ter como objetivo gerenciar cumulativamente 10,8 milhões de toneladas de CO_2 entre 2019 e 2030, priorizando reduções diretas na operação por meio de eficiência operacional, renovação da frota e uso de combustíveis sustentáveis em vez de mecanismos de compensação.

Aspiração de longo prazo

2050
Emissões líquidas zero

Aspiração de longo prazo
Atingir emissões líquidas zero até 2050.

Em consonância com os desenvolvimentos científicos, tecnológicos e regulamentares, o grupo atualizou seu roteiro para 2030, fortalecendo a definição de métricas intermediárias e mecanismos de monitoramento.

meta intermediária para 2030
71,34 kg CO_2 / 100 RTK

10,8 milhões

toneladas de CO_2 gerenciadas entre 2019 e 2030

Priorizar reduções diretas nas operações por meio da eficiência operacional, renovação da frota e uso de combustíveis sustentáveis em detrimento dos mecanismos de compensação.

73.88 kg CO_2/100 RTK

Intensidade de emissões em 2025

Durante o ano de 2025, o grupo alcançou uma intensidade de 73,88 kg CO_2/100 RTK, cumprindo a meta anual estabelecida em sua trajetória de transição e mantendo-se alinhado com a curva projetada para 2030. Em termos comparativos, essa intensidade foi aproximadamente 10% mais eficiente do que a média do setor, de acordo com as informações mais recentes publicadas pela IATA, medidas em kg ₂/100 RTK.

A estratégia climática do grupo LATAM está estruturada em torno de quatro abordagens de gestão que orientam a tomada de decisões e a alocação de recursos: (i) eficiência operacional, (ii) utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF), (iii) incorporação de novas tecnologias e uma frota de última geração e (iv) compensação de emissões como medida complementar, principalmente através de soluções baseadas na natureza, tecnologias limpas e programas desenvolvidos em conjunto com os clientes.

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM obteve avanços significativos em cada uma dessas áreas. O programa de Eficiência de Combustível da LATAM alcançou uma melhoria de eficiência de 0,6% em 2025, equivalente a 79.114 toneladas de CO_2 evitadas e 8,27 milhões de galões de combustível economizados. Essas melhorias também contribuem para a gestão de custos ao reduzir o consumo de combustível, um componente importante das despesas operacionais, enquanto simultaneamente diminuem as emissões associadas. Desde 2010, o programa acumulou 6,4 milhões de toneladas de CO_2 evitadas e mais de 671 milhões de galões de combustível economizados. Durante esse período, as medidas visando a redução de emissões na fonte também foram reforçadas.



Em paralelo, o programa da SAF para clientes corporativos foi consolidado como uma oferta estruturada, apoiada por um sistema de gestão auditado e verificado por terceiros independentes especializados no assunto e baseado nos critérios das normas ISO 14065:2020; 14064-3:2019 e 17029:2019.

Em relação às iniciativas com clientes, os projetos desenvolvidos durante o ano de 2025 possibilitaram a gestão de emissões através da alocação de atributos ambientais de Combustível de Aviação Sustentável (SAF) e da compensação voluntária via créditos de carbono, em esquemas rastreáveis e verificados por terceiros. Nesse âmbito, foi implementada a primeira iniciativa combinada no negócio de carga com o Logistik Alliance Group, gerindo aproximadamente 575 toneladas de CO_2, e foi executado o primeiro charter corporativo com gestão de emissões para a PONANT, comprometendo-se a uma redução estimada de 160 toneladas de CO_2 através da alocação de 22.400 galões de SAF.

Além disso, as iniciativas de compensação voluntária implementadas com os clientes durante 2025 permitiram a compensação de um total de 57.797 tCO_2e.

Ao longo do ano, o grupo LATAM avançou na gestão de riscos regulatórios e climáticos. Em 2025, foi concluída a verificação independente da pegada de carbono corporativa de 2024 ao abrigo da ISO 14064-1:2018, e os relatórios associados aos esquemas CORSIA, EU ETS e RefuelEU foram verificados com sucesso para os operadores sujeitos a estes regimes. Além disso, foram feitos progressos na preparação para a primeira fase de cumprimento do CORSIA (2024-2026), incorporando-o como um risco de transição nas matrizes corporativas e atualizando as análises de exposição a custos futuros, sob diretrizes de integridade ambiental e critérios definidos para seleção de programas e métodos de contratação.

Além disso, a LATAM manteve um papel ativo nas discussões técnicas do setor, participando de fóruns multilaterais da OACI e dos diversos grupos de trabalho técnicos convocados nos países onde opera.

Neste contexto, o grupo LATAM reafirma o seu compromisso de reduzir progressivamente as suas emissões de CO_2 por RTK, priorizando a redução de emissões na fonte e utilizando a compensação como ferramenta complementar no âmbito da sua estratégia de gestão das mudanças climáticas.

Oportunidades para 2026

Até 2026, o grupo LATAM continuará a avançar em sua agenda de redução de emissões, com foco na diminuição da intensidade de emissões de CO_2 e na manutenção de uma tendência decrescente, em consonância com a meta estabelecida para 2030. Esse progresso será apoiado por melhorias operacionais, renovação da frota e maior eficiência, e pela busca de um aumento do consumo de óleo combustível à medida que a sua disponibilidade e condições habilitantes aumentem. Como medida complementar, continuaremos a apoiar iniciativas de conservação de ecossistemas e projetos estratégicos para a região, permitindo-nos compensar algumas das emissões que atualmente não podem ser reduzidas nas nossas operações.

Atualização de Metas

Em um ambiente técnico e regulatório cada vez mais exigente, o grupo LATAM atualizou o seu quadro de metas climáticas de médio e longo prazo para alinhá-lo com os últimos desenvolvimentos científicos e com as melhores práticas internacionais no setor aeronáutico. Neste processo, o grupo mantém a sua aspiração de atingir emissões líquidas zero até 2050, ajustando os seus objetivos intermédios para melhorar a precisão, a rastreabilidade e a comparabilidade do seu desempenho climático.

Até 2024, as metas estavam estruturadas em torno de compromissos absolutos de crescimento e compensação de emissões em comparação com 2019. A atualização realizada em 2025 introduz uma abordagem baseada na intensidade de emissões e nas emissões líquidas geridas, mais consistente com os padrões técnicos atuais e com as exigências dos agentes científicos, regulatórios e financeiros.

Com base nessa análise, a LATAM definiu dois objetivos climáticos para 2030: reduzir a intensidade de emissões para 71,34 kgCO_2/100 RTK, representando uma diminuição de 6% em comparação com 2019, e gerenciar cumulativamente 10,8 milhões de toneladas de CO_2 entre 2019 e 2030, considerando as emissões evitadas por meio da eficiência operacional e da renovação da frota, as reduções associadas ao uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) e as compensações como medida complementar.

Este quadro reafirma o foco do grupo LATAM na priorização da redução das emissões na fonte por meio de ações operacionais e tecnológicas, complementadas pelo uso gradual de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF). A compensação de carbono continua sendo uma ferramenta complementar dentro do plano de transição climática.

Com esta atualização, a América Latina consolida um roteiro alinhado com a sustentabilidade dos negócios, a conectividade regional e sua aspiração de longo prazo de atingir emissões líquidas zero até 2050.

O pilar de gestão das alterações climáticas contribui para os seguintes Development Goals (SDGs):



Ação climática | Vida Terrestre | Parcerias para os objetivos



Principais abordagens para mitigar as mudanças climáticas

A estratégia climática do grupo LATAM está estruturada em torno de quatro abordagens de gestão que orientam a tomada de decisões e a alocação de recursos: (i) eficiência operacional, (ii) utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF), (iii) incorporação de novas tecnologias e uma frota de última geração e (iv) compensação de emissões como medida complementar, principalmente através de soluções baseadas na natureza, tecnologias limpas e programas desenvolvidos em conjunto com os clientes.

01 *Eficiência operacional*

02 *Novas Tecnologias*

03 *Combustíveis de Aviação Sustentáveis*

04 *Compensação de emissões*

Os principais programas e iniciativas associados a cada abordagem estão detalhados abaixo.

01

Eficiência operacional

Desde a sua implementação e até 2025, o programa possibilitou melhorias contínuas na eficiência do uso de combustível de aviação e na redução das emissões, evitando a emissão de mais de 6,4 milhões de toneladas de CO_2 e deixando de consumir 671 milhões de galões de combustível desde o seu início.

NCG 519: 3.1 QUADRO DE GOVERNANÇA
GRI 3-3

A Eficiência operacional continua sendo um fator-chave para a redução de emissões no grupo LATAM e um componente estrutural de sua estratégia de gestão das mudanças climáticas. Por meio da melhoria contínua dos processos, otimização do uso de combustível e implementação de tecnologias operacionais, o grupo LATAM visa a reduzir as emissões na fonte e melhorar o desempenho por unidade transportada, contribuindo para a eficiência e competitividade do negócio.

Eficiência de combustível

O programa corporativo de Eficiência de Combustível da LATAM, lançado em 2010, é um pilar central das iniciativas de eficiência operacional do grupo. Por meio desse programa, são implementadas medidas para reduzir o consumo de combustível, tais como:

- otimização de rotas e perfis de voo,
- gerenciamento do peso a bordo
- utilizando a APU e a energia terrestre de forma mais eficiente
- Adotar tecnologias que melhorem o desempenho aerodinâmico da frota.

Esses resultados refletem o desempenho do grupo LATAM em termos de intensidade de emissões, medida em toneladas de CO_2 por RTK.

Nos últimos períodos, o programa incorporou novas iniciativas, como a instalação da membrana AeroShark em aeronaves selecionadas. Essa tecnologia melhora a aerodinâmica das aeronaves, reduzindo o consumo de combustível e as emissões. Os procedimentos operacionais também foram atualizados e o uso de ferramentas digitais avançadas foi reforçado. Isso inclui modelos preditivos e análise de dados que permitem uma estimativa mais precisa das necessidades de combustível e fornecem informações em tempo real às tripulações, apoiando uma tomada de decisão mais eficiente nas operações diárias.

O programa de Eficiência de Combustível está explicitamente integrado à nova estrutura de metas climáticas do grupo, tornando-se um componente central para a redução da intensidade de emissões e o alcance dos objetivos climáticos definidos. Dessa forma, ele vincula a eficiência operacional às metas de sustentabilidade da empresa.

Evitar a emissão de mais de

6.4 MILHÕES

de toneladas de CO_2

02

Novas Tecnologias

Renovação da Frota

A incorporação de aeronaves de última geração é uma das principais alavancas estruturais do grupo LATAM para reduzir a intensidade de emissões e melhorar a eficiência operacional a longo prazo. Em linha com essa estratégia, durante o ano, o grupo anunciou uma encomenda de até 74 aeronaves Embraer E195-E2, sendo 24 encomendas firmes e 50 opções, um modelo de nova geração projetado para fortalecer a conectividade regional com uma frota mais eficiente em termos ambientais e operacionais. O Embraer E195-E2 destaca-se pela sua maior eficiência de combustível em comparação com os modelos anteriores, resultando numa potencial redução das emissões RTK (por quilômetro rodado).

Segundo o fabricante, este modelo oferece melhorias de eficiência de até 24%, contribuindo para o objetivo do grupo de reduzir a intensidade de emissões de suas operações. Além disso, seu design e capacidade o tornam particularmente adequado à rede regional da LATAM, permitindo conectividade expandida e otimizada na América do Sul com um impacto ambiental relativamente menor. Da mesma forma, o grupo continua a substituir e incorporar aeronaves das famílias A320neo e B787 em seus diversos modelos, o que pode reduzir as emissões de CO2 em até 20%, de acordo com dados de seus fabricantes. Dessa forma, a LATAM continua a alinhar seus objetivos de negócios e experiência do cliente com suas aspirações de sustentabilidade.

Com essa estratégia, a LATAM projeta aumentar progressivamente a participação de aeronaves de última geração em sua frota, ultrapassando 50% até o final da década, em comparação com a participação atual de aproximadamente 30%, em linha com seu foco em eficiência operacional e sustentabilidade dos negócios.

Encomenda de até

74

Embraer E195-E2 aeronave

Eficiência de até

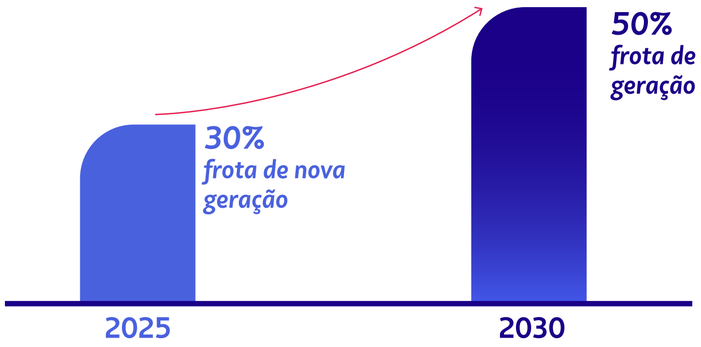
24%

superiores aos modelos anteriores (segundo o fabricante)

O A320neo e o B787 podem reduzir as emissões em até

20%

(de acordo com os fabricantes)



Aeronaves de nova geração

~30%

20%-25%
mais eficiente



03 Combustíveis de Aviação Sustentáveis

NCG 519: 3.1 ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 3.6 GESTÃO DE RISCOS

Os combustíveis de aviação sustentáveis (SAFs) são um dos principais impulsionadores da descarbonização a longo prazo para a indústria aérea, embora o seu desenvolvimento global ainda esteja nos seus estágios iniciais. Segundo estimativas da IATA, em 2024 os SAFs representaram aproximadamente 0,3% do combustível de aviação global e espera-se que atinjam cerca de 0,6% em 2025, refletindo as atuais restrições de oferta, custo e escalabilidade.

Nesse contexto, a LATAM continuou a incorporar o fornecimento de SAF nos mercados onde existem mandatos regulamentares e operou um programa para clientes corporativos, com o objetivo de facilitar a redução da pegada de carbono dos voos através da utilização de combustíveis de aviação sustentáveis e/ou dos seus atributos através de cadeias de custódia.

Durante o período de 2022 a 2025, o grupo utilizou aproximadamente 3 milhões de galões de SAF (Combustível de Aviação Sustentável), resultando numa redução acumulada de quase 23.000 toneladas de CO_2 em comparação com o uso de combustível convencional. Embora o SAF ainda não seja produzido em escala comercial na América do Sul, a LATAM mantém um diálogo contínuo com fornecedores atuais e potenciais para garantir condições de abastecimento competitivas e avaliar oportunidades de integração futura, incorporando progressivamente o SAF como parte de sua estratégia de redução da intensidade de emissões.

Estudo em parceria com o MIT e a Airbus

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM passou da fase de desenvolvimento e publicação do estudo "Opções para a Descarbonização Sustentável da Aviação na América Latina", criado em colaboração com o MIT e a Airbus, para a utilização de suas conclusões como subsídio técnico para a gestão climática. O estudo foi incorporado à análise interna de cenários climáticos e políticas de carbono, incluindo trajetórias de preços do carbono, projeções para a adoção de tecnologias de aviação sustentável (TAS) e alternativas tecnológicas disponíveis para a região.

Além disso, suas conclusões foram utilizadas em diálogos com autoridades e atores do setor nos países abrangidos pela pesquisa — Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru — particularmente em discussões sobre roteiros para combustíveis de aviação sustentáveis (SAF), marcos regulatórios para combustíveis sustentáveis e mecanismos de precificação de carbono. Este trabalho serviu como referência técnica para a atualização da estratégia de gestão de mudanças climáticas e do plano de uso de SAF do grupo LATAM, fornecendo uma visão comparativa dos custos, restrições e oportunidades para a descarbonização da aviação na América Latina.

Verificação independente do programa SAF

O programa de Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF) do Grupo LATAM Airlines passou por um processo de auditoria independente realizado pela Normec Verifavia SAS, um organismo com acreditação internacional. A auditoria verificou o projeto e as diretrizes do programa (Fase I) e estabeleceu a exigência de auditorias independentes para cada certificado SAF emitido (Fase II), em conformidade metodológica com as normas ISO 14065, ISO 14064-3 e ISO 17029, e em consonância com o Protocolo de Gases de Efeito Estufa (GHG Protocol), a Recomendação de Pesquisa 1678 da IATA (IATA RP 1678), o CORSIA da OACI, a SBTi, o Smart Freight Centre e a estrutura de certificação SAF Clean Skies for Tomorrow do Fórum Econômico Mundial (WEF). A auditoria confirma a rastreabilidade dos certificados, a consistência metodológica dos cálculos de redução de emissões e a existência de controles para evitar a dupla contagem de atributos ambientais.

04 Programas de compensação de Emissões

GRI 3-3

Como parte de sua estratégia de gestão das mudanças climáticas e em consonância com a abordagem de priorizar a redução das emissões na fonte, o grupo LATAM utiliza a compensação de emissões como medida complementar, visando gerir aquelas emissões que não podem ser reduzidas no curto e médio prazo através da eficiência operacional, renovação da frota ou do uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF).

CO_2Bio: principal projeto de compensação de carbono dentro da estratégia climática da América Latina.

No âmbito da estratégia climática do grupo LATAM, o CO_2Bio se posiciona como o principal projeto de compensação de emissões, com o objetivo de integrar a gestão climática com a conservação da biodiversidade, como uma medida complementar à redução de emissões na fonte.

Ao final de 2025, o projeto CO_2Bio abrangia 424.297 hectares distribuídos por 481 propriedades privadas, representando um aumento significativo em comparação com 2024, tanto na área sob conservação quanto no número de propriedades participantes. Entre 2015 e 2024, o projeto evitou a emissão de aproximadamente 3,75 milhões de toneladas de CO_2 de emissões equivalentes, conservando ecossistemas naturais e prevenindo o desmatamento e a degradação de zonas húmidas que funcionam como sumidouros de carbono.

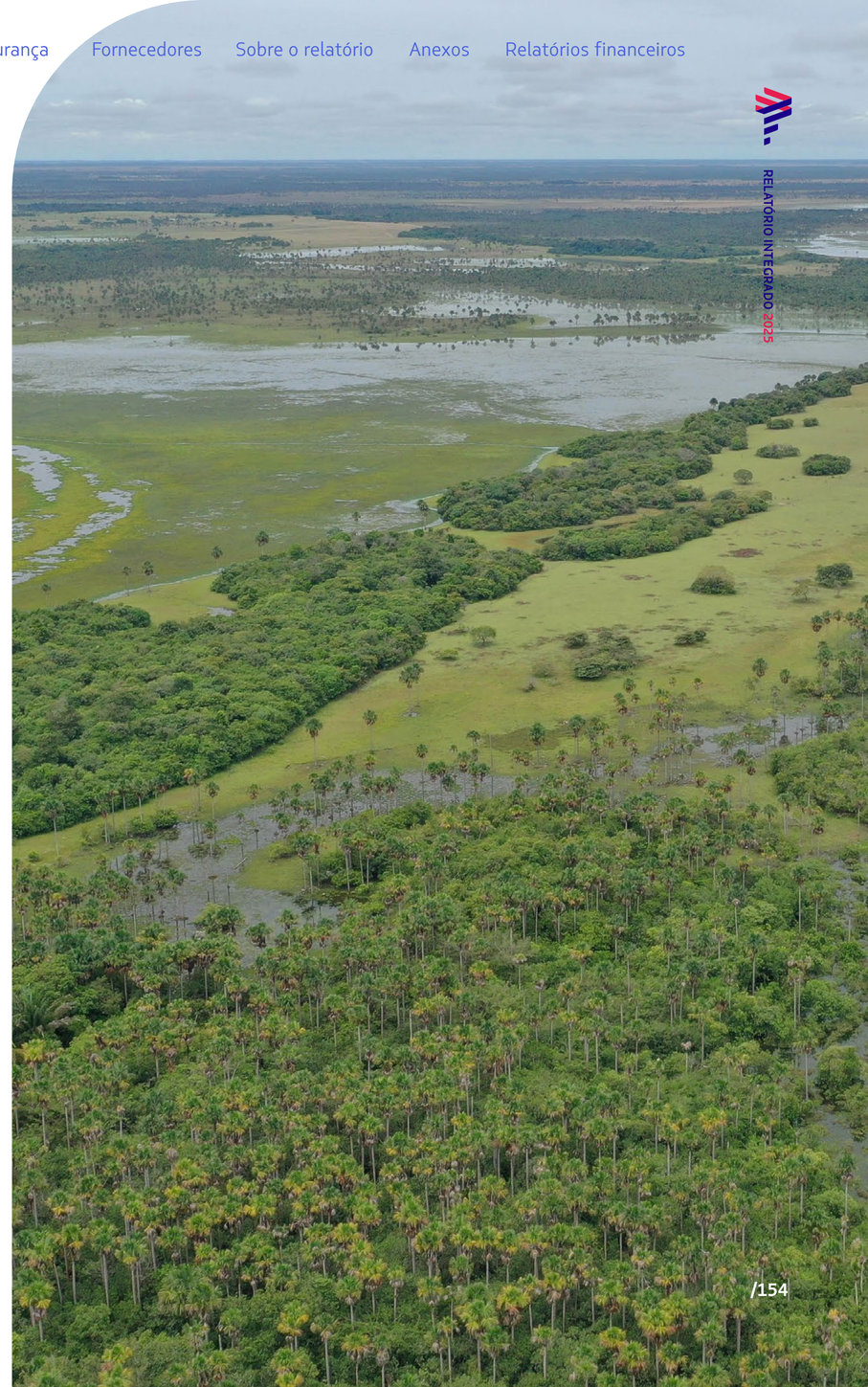
A conservação desses ecossistemas gera benefícios diretos para a biodiversidade, protegendo habitats essenciais para milhares de espécies vegetais e animais. Através de programas de monitoramento, foram identificadas mais de 750 espécies, incluindo 13 classificadas como ameaçadas ou quase ameaçadas, como a onça-pintada, a anta e o tamanduá-bandeira, bem como aves migratórias e espécies que são indicadoras da saúde dos ecossistemas.

Para garantir a eficácia dos esforços de conservação, a CO_2Bio incorpora metodologias avançadas de monitoramento da biodiversidade, nomeadamente o uso de monitoramento acústico participativo com dispositivos AudioMoth. Em 2025, foram gravados mais de 17.000 arquivos de áudio, equivalentes a 286 horas de gravação, em 90 propriedades cobrindo mais de 83.000 hectares. A análise dos índices acústicos permite a geração de informações técnicas para avaliar as mudanças na biodiversidade e possibilita o monitoramento contínuo sem perturbar os habitats.

O projeto também gera impactos sociais positivos ao integrar 481 famílias como Gestoras de Ecossistemas, que participam ativamente da conservação, restauração ecológica e monitoramento ambiental. Durante 2025, foram registradas mais de 200 ações de restauração, juntamente com iniciativas de reflorestamento e plantio cobrindo mais de 149.000 hectares, contribuindo para a recuperação de ecossistemas degradados e o fortalecimento das capacidades locais.

Durante o período, a rastreabilidade ambiental e social do projeto foi reforçada através da atualização de informações sobre créditos verificados, sistematização das ações de restauração e publicação de um relatório de biodiversidade que integra os resultados do monitoramento acústico, desenvolvido em conjunto com as comunidades.

Essa abordagem permite a integração da compensação de emissões em uma estrutura de controle e gestão ambiental, garantindo a rastreabilidade dos resultados e a sua consistência com as diretrizes de integridade ambiental definidas pelo grupo LATAM.



Gestão regulatória e riscos climáticos

Esquema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA)

O CORSIA, adotado pela OACI, é um dos principais instrumentos regulatórios internacionais relevantes para o grupo.

Durante 2025, o grupo LATAM continuou os preparativos para o cumprimento da primeira fase do CORSIA (2024–2026), aplicável às rotas entre os estados participantes. O grupo utilizou o fator de crescimento publicado pela OACI para 2024 como insumo fundamental para estimar as emissões sujeitas a compensação e/ou redução. Esse fator, que refletiu um crescimento do setor superior ao inicial, realçou a volatilidade do esquema e os potenciais aumentos dos custos de conformidade associados.

Embora a OACI tenha ampliado o número de programas e metodologias elegíveis para o CORSIA, a disponibilidade efetiva de créditos totalmente elegíveis permanece limitada, uma vez que estes exigem simultaneamente a aprovação do programa, uma Carta de Autorização do país anfitrião e um Ajuste Correspondente para evitar a dupla contagem com as Contribuições Determinadas Nacionalmente (NDCs). Em resposta a este cenário, durante 2025 a LATAM atualizou a sua análise de risco e custo, incorporando o esquema CORSIA juntamente com os mandatos SAF como um dos riscos de transição prioritários na sua matriz de risco climático corporativo, e reforçou as suas relações com autoridades, organizações multilaterais e fornecedores especializados.

Força-Tarefa sobre Divulgações Relacionadas ao Clima (TCFD)

Do ponto de vista da governança e da divulgação, a América Latina utiliza as recomendações da TCFD como estrutura para estruturar a sua gestão de riscos climáticos e está progredindo em direção ao alinhamento com as normas IFRS S1 e IFRS S2. Neste contexto, o grupo baseia-se no exercício realizado em 2023, que incluiu a identificação e priorização de riscos e oportunidades climáticas como base para orientar a gestão corporativa.

Este exercício considerou mais de 50 riscos e oportunidades climáticas potenciais e permitiu a consolidação de um portfólio prioritário de 12 elementos: 9 riscos físicos e 3 oportunidades de transição. A análise considerou os principais locais e aeroportos onde o grupo LATAM opera e foi estruturada em matrizes por tipo de risco e horizonte temporal.

Durante o ano de 2025, a América Latina avançou na incorporação dos riscos de transição em seu sistema de gestão de riscos corporativos, bem como no fortalecimento dos critérios internos para sua avaliação e reporte. Os detalhes metodológicos dos cenários climáticos, a identificação dos riscos físicos e de transição e os pressupostos utilizados para a sua avaliação são apresentados nos anexos do Relatório Anual Integrado.

Mais informações:

Consulte a secção do anexo "Compromisso com a sustentabilidade - Gestão das Mudanças climáticas"

Colaboração público-privada na região

Ao longo de 2025, o grupo LATAM participou sistematicamente em espaços de colaboração público-privada e fóruns técnicos setoriais, focados na redução das emissões e na transição climática da aviação na região.

Em nível internacional, a LATAM participou de instâncias técnicas coordenadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), incluindo o Comitê de Proteção Ambiental da Aviação (CAEP), seus grupos de trabalho associados e o processo de acompanhamento do Balanço LTAG, onde são analisadas medidas para reduzir as emissões por meio de melhorias na eficiência operacional, gestão do espaço aéreo e tecnologias de baixa emissão.

O grupo também continuou sua participação em grupos de trabalho técnicos da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), incluindo iniciativas como a CO2Connect, que buscam melhorar a rastreabilidade e a padronização das informações climáticas na indústria aérea.

Em nível regional, a América Latina contribuiu para a concepção e discussão técnica de marcos facilitadores para combustíveis de aviação sustentáveis (SAFs), participando do desenvolvimento de roteiros junto às filiais do Chile e da Colômbia, da discussão da Lei dos Combustíveis do Futuro (ProBioQAV) no Brasil e do diálogo técnico com autoridades e atores do setor energético, com o objetivo de apoiar o desenvolvimento de condições regulatórias e de mercado para a adoção de SAFs na região.

PEGADA DE CARBONO

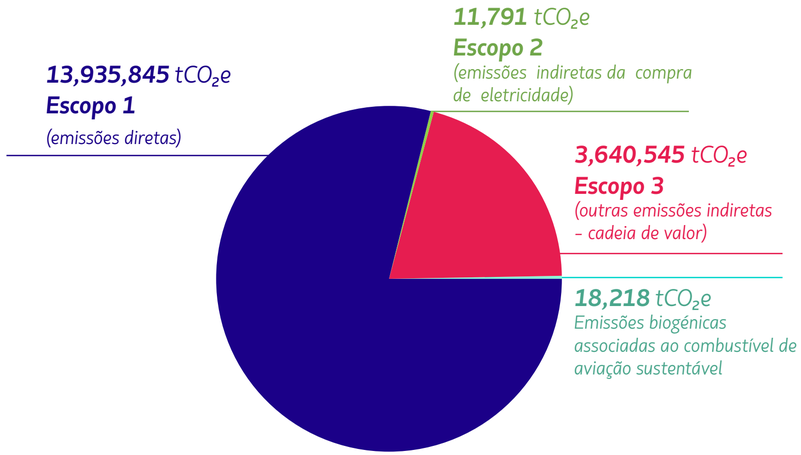
NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB: TR-AL-110A.1.
GRI 305
CSA - EMISSÕES DE GEE

O grupo LATAM monitora seus impactos nas mudanças climáticas e os resultados das iniciativas de redução por meio do inventário de gases de efeito estufa, realizado anualmente com base na norma ISO 14064 e no Protocolo GHG

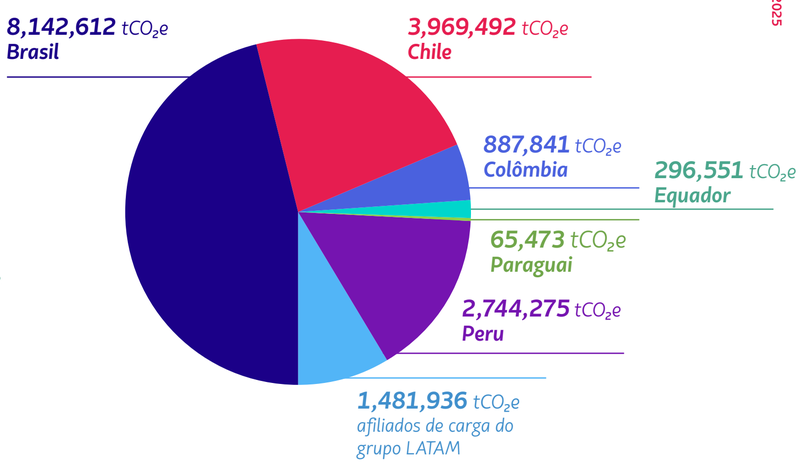
Nesse sentido, em 2025, as emissões em todos os três escopos totalizaram 17.588.180 toneladas de CO2e, um aumento de 6,2% em comparação com 2024. Isso, comparado ao crescimento de 6,8% na capacidade consolidada, medida em RTK, demonstra um aumento na eficiência. As emissões de GEE do grupo LATAM em 2025 estão concentradas principalmente em emissões diretas (Escopo 1), representando 79,2% da pegada total, das quais 79% provêm do consumo de combustível de aviação. Em seguida, vêm as emissões indiretas (Escopo 3), que constituem 20,7% da pegada total, com 79,6% associadas ao consumo de combustível de aviação. Em outras palavras, 95,6% das emissões do grupo estão associadas ao consumo de combustível de aviação. Enquanto isso, as emissões indiretas do consumo de eletricidade (Escopo 2) representam menos de 0,1% da pegada total.

Em relação à intensidade de emissões, a operação global apresentou uma redução de 0,55%, enquanto especificamente nas operações de voo a redução foi de 0,50%, ambos os valores comparados a 2024. Essa redução deve-se às melhorias implementadas pelo grupo LATAM em sua eficiência operacional, incluindo o uso de análises avançadas para otimização de rotas de voo e a utilização de tecnologias avançadas

Total *por escopo*



Total *por país*



como o AeroShark, que aprimoram a aerodinâmica de suas aeronaves. Isso, aliado ao plano de renovação da frota, que incorporou 26 aeronaves de última geração que consomem entre 20% e 25% menos combustível, segundo dados do fabricante, reflete-se na redução da intensidade de emissões por passageiro e carga, demonstrando o foco do grupo LATAM na redução de emissões. Além disso, em 2025, o grupo LATAM alcançou uma redução de 79.114 toneladas de CO2e graças ao programa LATAM Fuel Eficiência .

No total, o grupo LATAM compensou 308.726 toneladas de CO2e em 2025 por meio de créditos de carbono provenientes de projetos de conservação. Especificamente, a compensação foi realizada por meio do projeto localizado na Região da Orinoquia, na Colômbia, registrado no Registro de Biocarbono, que utiliza a metodologia BCR0002 para quantificar as reduções de emissões de gases de efeito estufa em projetos REDD+2.

Comparação da atividade 2023-2025

	ÂMBITO 1 (tCO_2e)	ESCOPO 2 (tCO_2e)[2]	ÂMBITO 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] Reavaliação das emissões de 2024 devido à documentação do SAF recebida posteriormente: Em 2024, o consumo de SAF foi contabilizado como combustível convencional devido à ausência ou incompletude das evidências necessárias (documentos de ponto de venda e rastreabilidade de ponta a ponta) no momento do fechamento do balanço. Após o recebimento da documentação, as emissões de 2024 foram reavaliadas de acordo com as recomendações da IATA para contabilização e relatórios. As emissões de SAF foram calculadas com base no volume consumido e no valor das emissões do ciclo de vida (ACV), com base em registros certificados e alinhados ao sistema de Certificação Internacional de Sustentabilidade e Carbono (ISCC).

[2] Em 2025, foi realizada uma revisão metodológica que permitiu ajustes no fator de emissão aplicado à rede elétrica brasileira. Isso resultou em uma atualização das emissões de Escopo 2 e dos indicadores para o ano fiscal de 2024, reforçando a consistência das informações reportadas.

Outros indicadores de emissões

GRI 305-4

	Unidade	2023	2024	2025
Escopo de intensidade 1	kg CO_2e/100 RTK	76.14	74.25	73.88
Intensidade total de emissões	kg CO_2e/100 RTK	96.68	93.76	93.24
Intensidade líquida de emissões na operação total	kg CO_2e/100 RTK	92.22	91.51	91.60

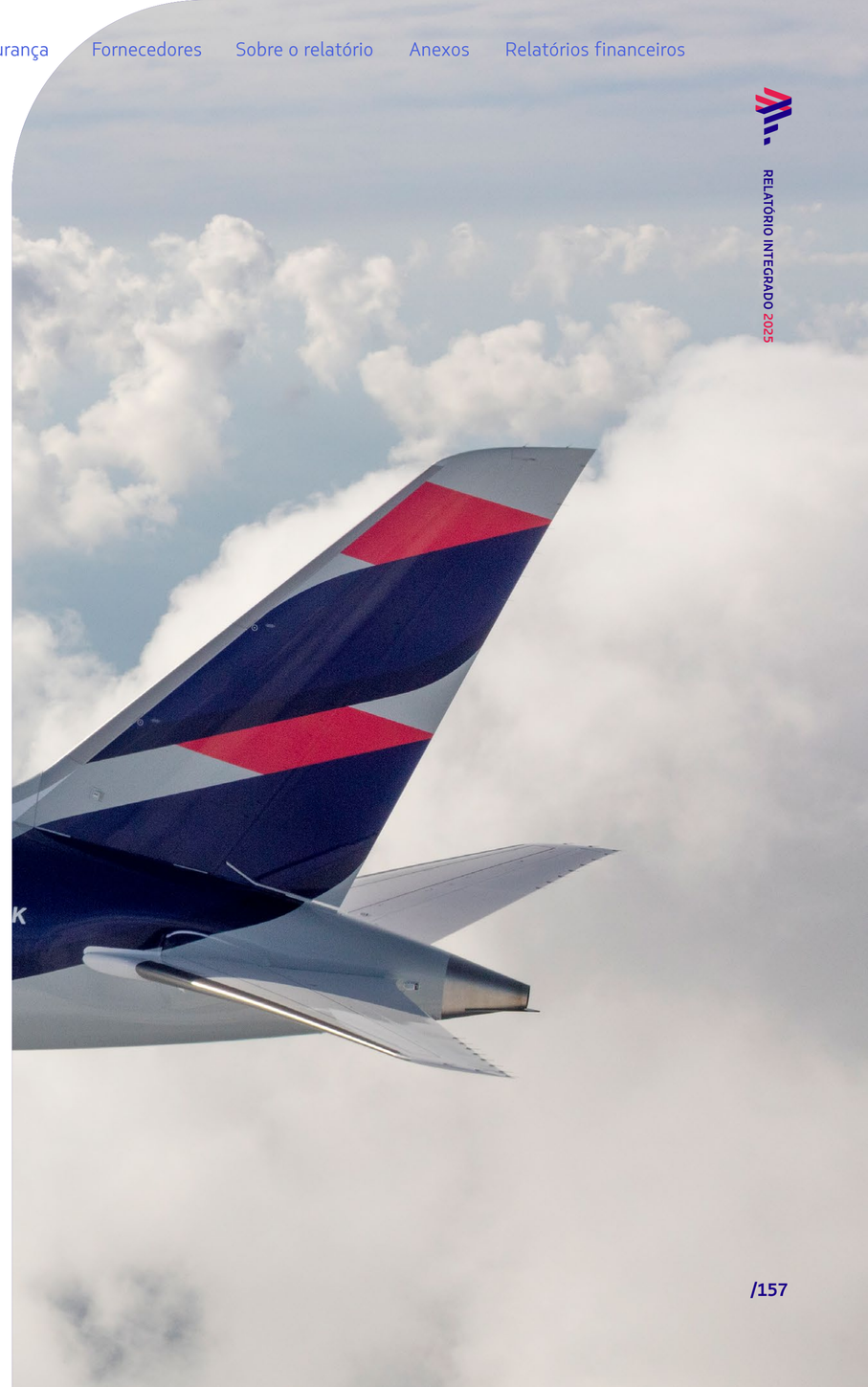
Detalhamento das emissões indiretas de escopo 3

GRI 305-3

CSA - EMISSÕES DE GEE

	Unidade	2023	2024	2025
Bens e serviços adquiridos	tCO_2e	380,599	482,083	448,087
Bens de capital	tCO_2e	251,032	132,625	172,284
Atividades relacionadas a combustíveis e energia (não incluídas nos Escopos 1 ou 2)	tCO_2e	2,390,446	2,730,426	2,898,342
Transporte e distribuição a montante	tCO_2e	56,606	51,225	94,686
Resíduos gerados nas operações	tCO_2e	1,373	3,401	2,026
Viagens de negócios	tCO_2e	1,055	1,490	1,322
Viagens de funcionários	tCO_2e	13,656	28,205	23,798
ativos arrendados a montante	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Transporte e distribuição a jusante	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Processamento de produtos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Utilização de produtos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Tratamento de fim de vida útil de produtos vendidos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Ativos arrendados a jusante	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Franquias	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Investimentos	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Outros rio acima	tCO_2e	N/A	N/A	N/A
Outros rio abaixo	tCO_2e	N/A	N/A	N/A

Nota de esclarecimento: O Relatório Integrado de 2024 indicou um total de 398.043 toneladas de compensação de CO_2. Para manter a consistência com o período de referência, o valor para 2024 é de 384.083 toneladas de CO_2, excluindo 13.960 toneladas associadas a compensações reguladas executadas em janeiro de 2025.



ECONOMIA CIRCULAR

GRI 3-3, 306-1, 306-2

Para o grupo LATAM, a economia circular vai além da gestão tradicional de resíduos; ela se concentra em repensar o fluxo e o ciclo de vida dos materiais em suas operações. Ultrapassando o modelo linear de "usar e descartar", a empresa foca seus esforços na prevenção da geração de resíduos na origem, na extensão da vida útil dos materiais e componentes operacionais e na promoção da reintegração e valorização de recursos ao longo de toda a sua cadeia de valor.

Este pilar centra a sua gestão em dois objetivos estratégicos mensuráveis: manter a eliminação dos plásticos de uso único nas operações e avançar progressivamente em direção à aspiração de se tornar um grupo zero resíduos para aterros sanitários. Esta transição para modelos mais circulares está sendo implementada com uma abordagem realista, consistente com as capacidades logísticas, infraestrutura disponível e o ambiente regulatório dos mercados onde o grupo opera.

Graças a essa abordagem, nos últimos anos foram consolidados progressos sustentados, como a eliminação de 97% dos plásticos de uso único nas operações, a implementação de iniciativas inovadoras na carga, no serviço de bordo e em outras áreas focadas na redução de resíduos na fonte e a expansão progressiva do Sistema de Gestão de Resíduos (WMS) nos países onde a LATAM opera, permitindo um aumento na taxa de desvio de resíduos de aterros sanitários e fortalecendo a rastreabilidade e valorização dos materiais.

Roteiro e progresso até 2025

O roteiro do grupo LATAM para alcançar o status de zero resíduos em aterros sanitários inclui planos de ação diferenciados com base no tipo de operação e modelo de gestão, distinguindo entre operações internas e terceirizadas. Apesar das limitações estruturais relacionadas à disponibilidade de infraestrutura e à capacidade de reciclagem local, a colaboração com parceiros estratégicos, fornecedores e operadores aeroportuários continua sendo um fator essencial para a implementação de soluções circulares em larga escala.

Durante o ano de 2025, a implementação deste roteiro, apoiada pela padronização de uma metodologia interna para medir a cobertura e o desvio de resíduos de acordo com o volume operacional (medido em RTKeq), permitiu os seguintes avanços:

Desvio de resíduos

O grupo LATAM alcançou um desvio de 62% dos resíduos de aterro em suas operações em terra.

Definição de zero resíduos para aterro

O conceito de zero resíduos para aterro é entendido como um processo de gestão progressivo que visa reduzir continuamente a geração de resíduos e o seu impacto ambiental, em vez da eliminação total de resíduos. Esta abordagem prioriza a prevenção por design, a reutilização, a reparação e a recuperação de materiais, reconhecendo que a transição para modelos mais circulares requer progresso gradual e condições habilitadoras ao longo do tempo.

Expansão do escopo

Durante o ano de 2025, 16 novas instalações foram incorporadas ao Sistema de Gestão de Resíduos, incluindo operações de carga em múltiplas bases regionais, instalações de manutenção, serviços de passageiros e lounges internacionais como Lima e Bogotá, ampliando significativamente a cobertura operacional do sistema.

Gestão de plásticos

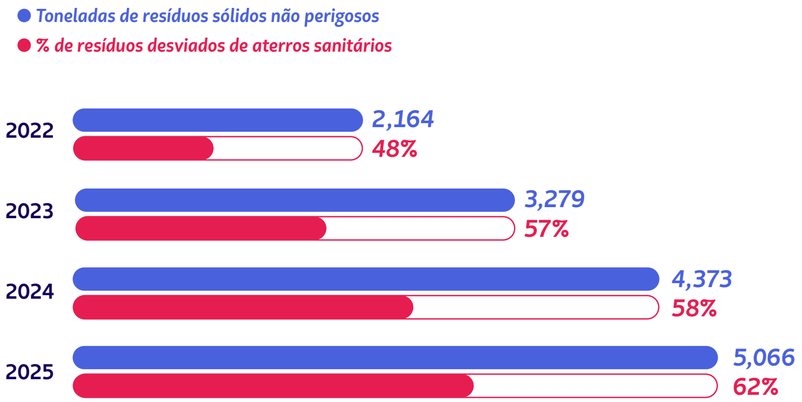
A eliminação de plásticos de uso único foi mantida, ultrapassando 1.700 toneladas eliminadas (97% de conformidade).

Para garantir a consistência e a comparabilidade do indicador de desvio de resíduos, seu cálculo considera apenas as instalações da própria LATAM e as de fornecedores de carga terceirizados do mercado doméstico que possuam dados completos sobre o peso dos resíduos recicláveis e não recicláveis. A meta corporativa abrange todos os resíduos, incluindo os gerados em voo; no entanto, os resultados apresentados neste relatório referem-se apenas às instalações em solo.

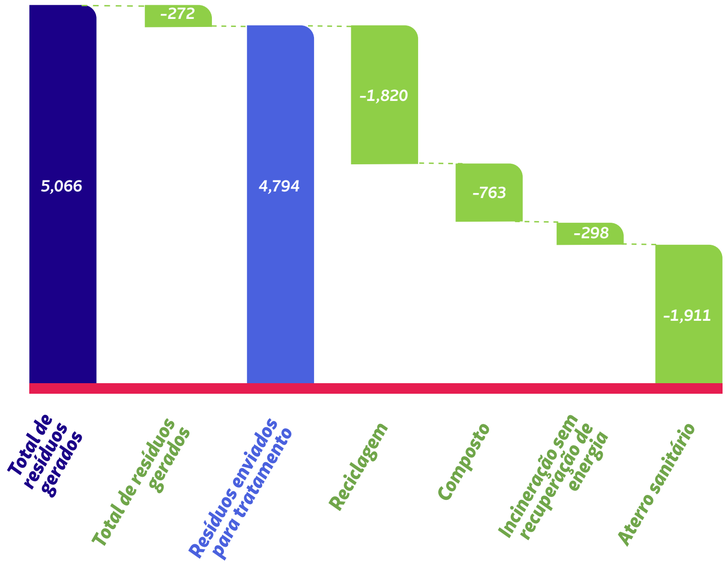
O grupo LATAM alcançou um desvio de 62% dos resíduos de aterro em suas operações em terra.

[1] *A definição de "lixo zero" utilizada pelo grupo LATAM está alinhada com os princípios promovidos pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), que enfatizam que uma abordagem de lixo zero representa uma mudança estrutural que exige repensar nossos padrões de consumo e métodos de produção para reduzir a poluição, conservar recursos e minimizar a quantidade de resíduos que geramos.*

Evolução e destinação de resíduos sólidos não perigosos



Evolução e destinação de resíduos sólidos não perigosos



Nota: No âmbito da Economia Circular, são considerados os resíduos sólidos não perigosos que podem ser enviados para aterros sanitários de acordo com a legislação vigente, para os quais o grupo LATAM possua comprovativos de pesagem ou certificados de eliminação.

As informações apresentadas não representam a geração total desses resíduos, visto que algumas instalações não possuem pesagem completa ou documentação comprobatória.

A partir de 2025, o escopo será ajustado para incluir apenas instalações com pesagem completa de resíduos (recicláveis e não recicláveis), considerando somente operações em solo (manutenção, carga, escritórios e salas de espera).*

A taxa de desvio inclui redução e reutilização, reciclagem, compostagem e incineração com recuperação de energia. Os detalhes da geração total de resíduos são apresentados na seção de Gestão Ambiental.

Resíduos gerados
5,066 TONELADAS

Resíduos reduzidos ou reutilizados
272 TONELADAS

5% dos resíduos gerados.

Resíduos recuperados
2,881 TONELADAS

57% dos resíduos gerados.

Resíduos desviados
3,153 TONELADAS

62% dos resíduos gerados.

O pilar de Economia Circular do grupo LATAM contribui para a concretização de quatro dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas:

8 Trabalho decente e crescimento econômico

9 Indústria, inovação e infraestrutura

12 Produção e Consumo Responsáveis

17 Parcerias para os objetivos

A seguir, detalhamos as principais iniciativas focadas na economia circular para o ano, estruturadas em torno de três macro-eixos de gestão operacional:

1. Experiência a bordo e redução na origem

O grupo LATAM continua trabalhando para repensar o serviço de bordo por meio da inovação e da substituição de materiais para evitar o desperdício e a geração de resíduos em sua origem.

• ***Inovação e redução abrangente do desperdício alimentar:*** Inovação e redução abrangente do desperdício alimentar: Durante 2025, a LATAM reforçou sua estratégia para mitigar o desperdício de alimentos, abrangendo o serviço de bordo, lounges e cassinos corporativos, utilizando ferramentas de otimização e inteligência artificial. No serviço de bordo, o projeto "Zero Waste" implementou linhas de ação estratégicas:

• ***Excesso de refeições:*** Redução do fornecimento excessivo de alimentos perecíveis por meio de modelos de inteligência artificial e do uso de dados históricos, que permitem uma estimativa mais precisa do número de passageiros que efetivamente embarcam e, assim, ajustar a carga de catering. Desde 2024, a LATAM estabeleceu uma meta de limitar o fornecimento excessivo de alimentos frescos na cabine Economy de voos internacionais com duração superior a 3,5 horas a um máximo de 2%, equivalente a aproximadamente 129 toneladas por ano. Em 2025, essa meta foi estendida às cabines premium, estabelecendo uma meta de 2,8%.

• ***Não consumir refeições:*** Em 2025, foi lançado um programa piloto baseado na análise das preferências e comportamentos históricos dos passageiros, com foco principalmente nas rotas noturnas de longa distância, para identificar aqueles que optam por não consumir o serviço de bordo e reduzir o número de serviços cobrados, especialmente nas cabines premium.

• ***Pré-seleção:*** Pré-seleção: um serviço que permite aos passageiros da Classe Executiva em voos internacionais selecionar o prato principal ou a opção "Não comerei a bordo" entre 48 e 24 horas antes do voo. Em 2025, o programa foi implementado em todas as rotas internacionais, atingindo uma taxa de adesão de quase 40% e uma melhoria de 10 pontos percentuais na percepção dos passageiros que utilizaram a ferramenta.

Como resultado, em 2025, com um excesso de fornecimento de 2,4%, o desperdício em serviços de alimentação foi reduzido em 8,8% em comparação com 2024, evitando o desperdício de mais de 46.500 serviços de catering (alimentos frescos), equivalente a 12,7 toneladas de resíduos.

2. Medição e Rastreabilidade

Em 2025, o grupo reforçou a sua medição do desperdício alimentar por etapa e tipo de operação, identificando volumes específicos associados a voos de longa distância e regionais (128,2 toneladas e 482.621 refeições desperdiçadas). Essa rastreabilidade foi reforçada por meio de colaboração estruturada com fornecedores de catering, operadores de lounges e empresas de gestão de resíduos, garantindo a melhoria contínua em toda a cadeia de valor.

Além do exposto acima, foram mantidas iniciativas como as seguintes:

• ***Reintegração de materiais e alimentos não perecíveis selados:*** Continua a reintegração de itens como lanches, bebidas, condimentos e utensílios, que, após controles de qualidade, são reincorporados à operação.

• ***Gestão de Plásticos de Uso Único:*** O grupo consolidou a eliminação de 97% dos plásticos de uso único dentro do escopo definido, mantendo a redução acumulada de mais de 1.738 toneladas. O redesign da cabine Business, implementado em dezembro de 2025, reforçou essas diretrizes, incorporando-as como critério estrutural obrigatório. Os 3% restantes correspondem a itens que, por razões legais, de saúde ou operacionais, ou devido à falta de alternativas viáveis no mercado, não foram substituídos.

Recicle sua viagem: Com foco na reciclagem de resíduos dos serviços de bordo, o programa expandiu-se em 2025, incorporando garrafas plásticas no Equador (Quito) e garrafas e embalagens Tetra Pak no Peru (Lima). Operando em cinco países, reciclou mais de 292 toneladas de resíduos durante o ano.

3. Operações em terra, carga e cadeia de valor

A circularidade da LATAM estende-se às operações técnicas e de serviços aos passageiros, envolvendo ativamente fornecedores essenciais.

• ***Projeto Phoenix:*** Visa prolongar a vida útil dos componentes de aeronaves, reduzindo a geração de resíduos e promovendo a reutilização de materiais técnicos de alto valor. Através da reparação de cintos de segurança e coletes salva-vidas, 11.847 peças de aeronaves foram devolvidas ao inventário e 47,7 toneladas de resíduos foram desviadas de aterros sanitários.

• ***Mais Espaços Sustentáveis:*** Os lounges em Santiago, Bogotá, Guarulhos e o novo lounge em Lima (inaugurado incorporando essas diretrizes desde o seu design) operam sob processos consolidados de segregação, pesagem e recuperação de resíduos. Como marco de gestão técnica, o Lounge de Santiago obteve a pré-certificação TRUE (Total Resource Use and Efficiency), concedida pelo U.S. Green Building Council (USGBC), tornando-se a primeira instalação no Chile a alcançar esse padrão internacional. Demonstrando a escalabilidade

do modelo, o Lounge de Bogotá iniciou o seu próprio processo de certificação sob esse mesmo padrão. Durante o ano, essas instalações recuperaram 579,5 toneladas de resíduos (69,7% de sua geração) e, juntamente com as cantinas corporativas, enviaram 463 toneladas de resíduos orgânicos para compostagem.

• ***Operações de Carga:*** A reciclagem das redes ULD ao final de sua vida útil (38,6 toneladas) foi incorporada, complementando soluções anteriores como cobertores de cobertura de paletes reutilizáveis e otimização de filme extensível. Essas medidas possibilitaram evitar 136 toneladas de resíduos e reciclar 336 toneladas.

• ***Compromisso da Cadeia de Oferta:*** Os Fornecedores formalizaram seu compromisso de fazer o possível para evitar a introdução de plásticos de uso único, integrando progressivamente cláusulas de sustentabilidade nos processos de renovação e atualização de contratos.

4. Impacto social e upcycling

A abordagem circular do grupo LATAM também busca gerar valor social, prolongando a vida útil de ativos e materiais desativados, além de reincorporar materiais reciclados em seus próprios processos.

• ***Segundo Voo (Segundo Vuelo):*** Este programa reutiliza uniformes de funcionários e tecidos descartados para transformá-los em novos produtos, como estojos, bolsas e carteiras. Até 2025, havia estabelecido 12 parcerias ativas em seis países: Peru, Equador, Colômbia, Brasil, Chile e Paraguai, criando 19.100 novos produtos a partir de 10,3 toneladas de tecidos doados.

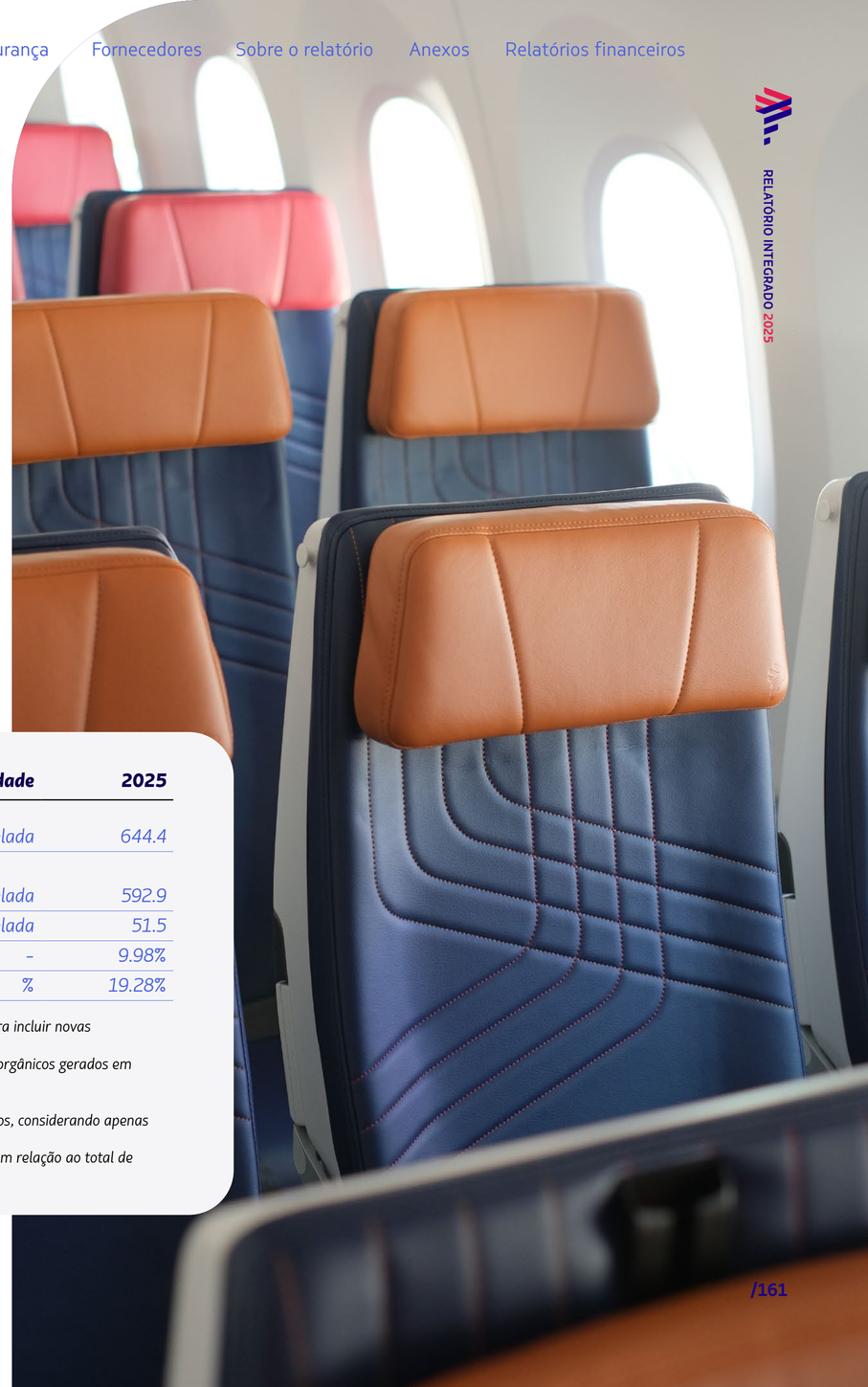
Reconhecimento excepcional: Ao longo do ano, o programa Segundo Vuelo Perú foi reconhecido como "Negócio Inovador" no Concurso de Inovação em Artesanato do Ministério do Turismo, destacando sua contribuição para a economia circular e o desenvolvimento local.

• ***Doações Estratégicas:*** O grupo LATAM doou mais de 362.493 itens em cinco países (Brasil, Chile, Peru, Equador e Colômbia), contribuindo para o apoio de organizações sociais e funcionários afetados por emergências. Entre os itens doados estavam roupas, equipamentos tecnológicos, livros, brinquedos e assentos de aeronaves, equivalentes a 28 toneladas desviadas de aterros sanitários.

• ***Reutilização criativa de estofados de cabine:*** O grupo continua sua iniciativa de usar couro reciclado, feito a partir de sobras que antes eram descartadas, no estofamento dos assentos de suas aeronaves. Durante 2025, a frota de aeronaves Wide Body adicionou 11 novas aeronaves a esse programa (nove B787-8 e dois B787-9), ampliando a abrangência dessa solução circular em aeronaves de longo curso.

Perda e desperdício de alimentos	Unidade	2025
a) Peso total de todas as perdas e desperdícios de alimentos	tonelada	644.4
Peso total das perdas alimentares e volumes de resíduos utilizados para fins alternativos	tonelada	592.9
c) Total descartado (a–b)	tonelada	51.5
d) Intensidade de perda e desperdício de alimentos	-	9.98%
e) Cobertura	%	19.28%

Nota: Em 2025, o escopo do monitoramento de perdas e desperdício de alimentos foi ampliado para incluir novas operações, o que explica o aumento em comparação com 2024.
[1] Inclui perdas decorrentes do excesso de provisões em voos internacionais (>3,5 horas) e resíduos orgânicos gerados em salões e cassinos com medição disponível.
[2] Parte dos resíduos orgânicos é gerenciada por meio de compostagem em instalações autorizadas.
[3] A intensidade corresponde à proporção entre os alimentos desperdiçados e os alimentos adquiridos, considerando apenas as operações em terra.
[4] A cobertura é calculada como a porcentagem de RTKe de instalações com registros de resíduos em relação ao total de operações terrestres durante o período de relatório.*





Programas e iniciativas de Economia circular em 2025

Consolidação operacional: redesign circular e redução de plásticos

• Para manter 97% de conformidade na eliminação de plásticos descartáveis e reduzir progressivamente o lixo destinado a aterros sanitários, o grupo LATAM consolidou as seguintes soluções de ecodesign e substituição de materiais em todos os seus pontos de contato:

Experiência a bordo

• ***Cabine da Classe Executiva:*** A reformulação da cabine, implementada em 2025, integrou a circularidade como padrão, mantendo o progresso alcançado nos anos anteriores. Os destaques incluem a eliminação de sacolas plásticas em chinelos e kits de amenidades, o uso de meias e máscaras de dormir feitas de materiais reciclados e inovações de ecodesign, como um novo tapete que se enrola sozinho e elimina a necessidade de embalagens de algodão. O uso de escovas de dente de bambu e têxteis reutilizáveis também foi reforçado.

• ***Cabine Econômica:*** O uso de copos de papel em vez de plástico continuou sendo o procedimento operacional padrão, assim como as alternativas de bambu para utensílios e versões reutilizáveis de panelas. Além disso, a prática de usar tiras de papel em itens de assentos, evitando embalagens plásticas, continuou.

Infraestrutura terrestre (aeroportos e salas VIP)

• ***Áreas de convivência:*** A eliminação permanente de sacolas plásticas em toalhas e amenidades foi mantida, assim como o uso contínuo de escovas de bambu e utensílios de metal reutilizáveis em vez de plástico. Da mesma forma, o uso de protetores contra espirros como alternativa permanente ao filme plástico para alimentos continuou onde as regulamentações e as operações permitem.

• ***Aeroportos:*** : Mantiveram o uso de etiquetas e sacolas de papel gratuitas, substituindo as alternativas de plástico.

Manutenção e escritórios

• ***Logística Interna:*** O padrão de utilização de carrinhos, bandejas e sacolas de papel para o transporte de itens de manutenção foi mantido, garantindo a substituição de sacolas plásticas. Nos escritórios corporativos, a política de utilização exclusiva de copos de papel ou alternativas reutilizáveis foi mantida.



Oportunidades para 2026

Olhando para o futuro, até 2026, o grupo LATAM continuará a desenvolver a maturidade do seu modelo de economia circular. Para isso, o roteiro para o próximo ciclo será estruturado em torno de três áreas prioritárias:

Circularidade a bordo: Abordando um dos maiores desafios estruturais da indústria aérea, otimizando a entrada de materiais desde a sua origem e implementando novas oportunidades de desvio identificadas no serviço aos passageiros.

Objetivos operacionais diferenciados: Estabelecer indicadores e metas de economia circular específicos e independentes para os negócios de passageiros e carga.

Expansão da rastreabilidade: Incorporar progressivamente novas instalações técnicas e comerciais ao Sistema de Gestão de Resíduos (SGR), a fim de melhorar continuamente as taxas de recuperação regionais.

VALOR COMPARTILHADO

GRI 3-3, 203-1

O quarto pilar da Estratégia de Sustentabilidade do grupo LATAM é o Valor Compartilhado, por meio do qual a empresa disponibiliza sua conectividade, capacidade operacional e recursos às comunidades, com o objetivo de gerar impactos sociais e ambientais positivos nos territórios onde atua, ao mesmo tempo que fortalece seu modelo de negócios por meio de uma rede de aliados e parceiros estratégicos com os quais colabora em conjunto.

Esse compromisso se concretiza principalmente por meio do programa Avião Solidário (Avión Solidario), um programa com 14 anos de experiência, que visa atender às necessidades relacionadas à saúde, ao meio ambiente e à resposta a emergências e desastres naturais na região, utilizando a conectividade aérea e logística do grupo LATAM.

Para suas operações, a organização conta com parceiros no Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, além do comprometimento de suas equipes latino-americanas e da colaboração de diversas organizações e fundações. Este modelo colaborativo permite gerar impactos sociais e ambientais em escala, beneficiando milhares de pessoas a cada ano.

O programa Avião Solidário incorpora a conservação da biodiversidade como uma dimensão fundamental do seu pilar de Valor Compartilhado, em consonância com a Estratégia de Sustentabilidade e os compromissos ambientais do grupo LATAM. Por meio de parcerias com organizações ambientais, autoridades e centros especializados, o programa tem apoiado iniciativas relacionadas à proteção da vida selvagem, à conservação de ecossistemas e ao fortalecimento das capacidades institucionais em biodiversidade, facilitando o transporte de espécies envolvidas em esforços de conservação, de pessoal técnico e de cargas associadas a iniciativas ambientais.

O programa Avião Solidário é fortalecido por meio de uma rede de parcerias com organizações sociais em toda a região. Entre elas, estão a Teletón e a Bomberos no Chile; a ANIQUEM e a Fundación Unidos por los Animales no Peru; a Cruz Vermelha Colombiana e a Fundación Cardioinfantil na Colômbia; a Amigos do Bem e a Por1Sorriso no Brasil; e a INDOT Ecuador e a REDNI no Equador, além de mais de 40 outras parcerias.



Avião Solidário (Avión Solidario)

Durante o ano de 2025, a rede de 50 alianças estratégicas foi fortalecida e houve avanços na consolidação da estrutura operacional do programa, por meio da padronização de processos e procedimentos, juntamente com a implementação da gestão de chamados por uma equipe centralizada especializada, permitindo uma gestão mais ágil e um melhor suporte aos nossos parceiros.

Durante o ano de 2025, o programa Avião da Solidariedade transportou mais de 6.000 passageiros em apoio a iniciativas de saúde, ambiente e resposta a emergências.

A empresa também prestou apoio logístico a comunidades e organizações, transportando mais de 350 toneladas de carga, incluindo 64 toneladas de ajuda humanitária destinadas a situações de emergência na região.

Em 2026, o grupo LATAM planeja continuar aprofundando a geração de valor compartilhado, fortalecendo o programa Avião Solidário, com foco na melhoria da experiência de serviço para parceiros, beneficiários e equipes envolvidas, além de avançar no fortalecimento dos mecanismos de gestão e na mensuração de seu impacto.



O programa Avião Solidário contribui diretamente para o avanço dos seguintes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) das Nações Unidas:



Caso em destaque – Avião Solidário

Em 1º de novembro de 2025, um voo fretado do grupo LATAM, no âmbito do programa Avião Solidário, transportou 34 toneladas de ajuda humanitária para Kingston, na Jamaica, para apoiar 1.500 famílias afetadas pelo furacão Melissa. Esta foi a primeira operação conjunta entre a LATAM, a Kuehne+Nagel e a Federação Internacional das Sociedades da Cruz Vermelha e do Crescente Vermelho (FICV) naquele país.

A carga, proveniente do Centro de Logística Humanitária da FICV na Cidade do Panamá, incluía lâmpadas solares, suprimentos de emergência, lonas e kits de ferramentas — materiais essenciais para assistência humanitária e esforços de reconstrução. O estoque anteriormente armazenado no Panamá permite o apoio a até 60.000 pessoas na região, fortalecendo a capacidade de resposta a emergências relacionadas ao clima.

Impacto do programa Avião Solidário em 2025

Saúde

SAÚDE: Facilitar o transporte gratuito de pacientes, profissionais de saúde e voluntários, permitindo o acesso oportuno a tratamentos, cirurgias e suprimentos médicos.

Meio ambiente

Oferecendo apoio logístico gratuito a iniciativas de conservação da flora e da fauna, contribuindo para a restauração dos ecossistemas da região.

Este compromisso inclui o transporte de:

- Animais selvagens em processos de resgate, reabilitação ou realocação para a proteção e recuperação de ecossistemas.
- Especialistas, pesquisadores e organizações ambientais que desenvolvem iniciativas de conservação.
- Equipamentos técnicos e custos associados para iniciativas ambientais e de conservação.
- Resíduos recicláveis das nossas ilhas para o continente, facilitando a sua devida valorização.

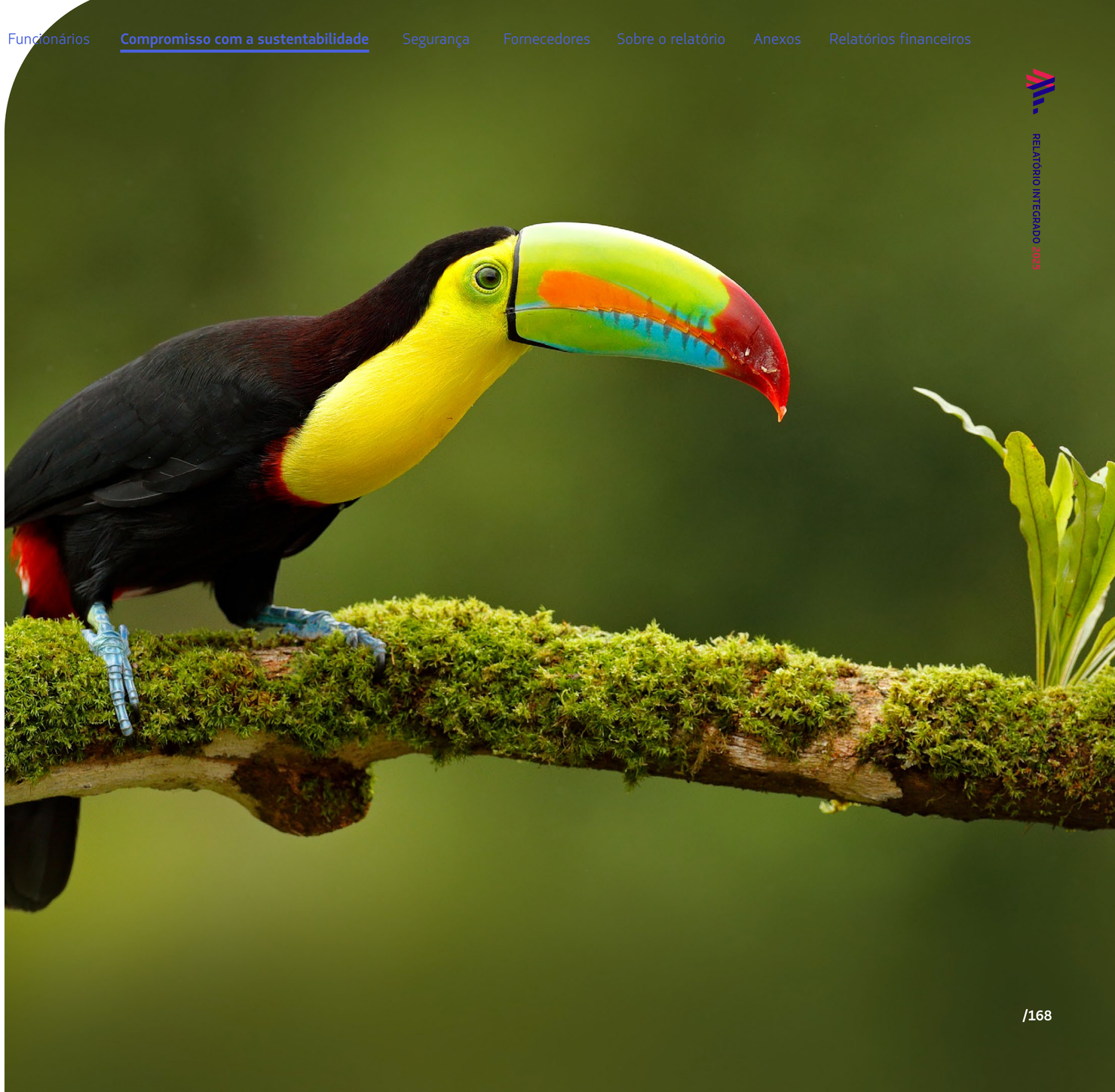
Resposta a emergências

Providenciar o transporte gratuito de ajuda humanitária e suprimentos em caso de inundações, incêndios, terremotos, tsunamis, deslizamentos de terra ou erupções vulcânicas.

Gestão integrada da biodiversidade e desmatamento zero

Em linha com a sua Estratégia de Sustentabilidade, o grupo LATAM está a progredir na integração gradual da biodiversidade como uma abordagem transversal, coordenando iniciativas desenvolvidas no âmbito da gestão ambiental, da gestão das alterações climáticas e do valor partilhado. Este progresso assenta nos compromissos ambientais do grupo em matéria de biodiversidade e desflorestação zero, bem como nas informações técnicas geradas através de projetos e iniciativas específicas, nomeadamente o CO_2Bio e as ações de apoio à conservação implementadas através do programa Plano Solidário.

As informações coletadas nessas iniciativas contribuem para fortalecer a compreensão dos impactos e implicações associados à biodiversidade e apoia a sua integração progressiva nos processos de gestão e reporte corporativos, numa abordagem gradual e rastreável consistente com as práticas de governança ambiental do grupo LATAM.



Instantâneo

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 MÉTRICAS SASB

	Unidade	2023	2024	2025
Gestão ambiental[1]				
GRI 302-1, 302-3				
Consumo de energia – operações terrestres e aéreas	TJ	157,010	178,678	194,052
Intensidade energética	MWh/100 RTK	0.30	0.28	0.29
Consumo de água	Milhões de m²	0.272	0.262	0.271
Geração de resíduos	t	37,367	7,867	9,612
Unidades com Sistema de Gestão Ambiental (SGA)/total de unidades	%	100%	99%	99 %
Unidades certificadas pela SGA/total de unidades	%	100%	99%	99 %
Gestão das mudanças climáticas[2]				
NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE, 9.1 SASB				
GRI 305-1, 305-2, 305-3 TR-AL-110A.1.				
Emissões totais	tCO2e	14,632,558	16,561,373	17,588,180
Emissões líquidas	tCO2e	13,958,045	16,163,330	17,279,454
Emissões de Escopo 13	tCO2e	11,524,420	13,115,855	13,935,845
Emissões de Escopo 2	tCO2e	13,370	16,063	11,791
Baseado no mercado	tCO2e	0	0	0
Com base na localização	tCO2e	13,370	16,063	11,791
Emissões de Escopo 3	tCO2e	3,094,768	3,429,454	3,640,545

Economia circular[3]

GRI 306-4, 306

	Unidade	2023	2024	2025
Resíduos destinados ao descarte	t	1,797	2,200	1,911
Resíduos desviados do aterro sanitário	t	2,048	2,974	3,153
Desperdício total	t	3,845	5,174	5,064

Valor compartilhado (plano de solidariedade)

GRI 203-1

	Unidade	2022	2023	2024	2025
Saúde					
Bilhetes doados	Não.	3,554	4,563	4,877	6,003
Órgãos, tecidos, componentes sanguíneos e células-tronco transportados	Não.	964	1,847	1,265	904
Suprimentos médicos	tonelada	4,577	688	1,785	32
Catástrofes					
Carga transportada como ajuda humanitária	tonelada	149	155	276	64
Ambiente					
Animais resgatados transportados	Não.	246	122	1,943	412
Materiais recicláveis transportados	tonelada	170	256	238	170

[1] *Para obter mais informações, consulte o pilar de Gestão Ambiental, páginas 14 e 15, GRI 303-3 e GRI 302-1, respectivamente.*
[2] *Para obter mais informações, consulte o pilar de Gestão das Alterações Climáticas, página 28, SASB: TR-AL-110a.1, GRI 305.*
[3] *Para obter mais informações, consulte o pilar Economia Circular, página 31, Nota.*



SEGURANÇA

09

172 *SEGURANÇA DOS CLIENTES*

177 *SEGURANÇA NO LOCAL DE TRABALHO*

183 *AVIAÇÃO CIVIL E SEGURANÇA DE ATIVOS*

Segurança, um valor inegociável

GRI 3-3, 403-1
SASB TR-AL-540A.1

Em termos de segurança, o grupo LATAM orienta sua gestão por meio de sua Política de Segurança, Qualidade e Saúde, que estabelece a segurança como um valor inegociável e define os princípios que norteiam a identificação, avaliação e mitigação de riscos em todas as suas operações. Essa política está alinhada com as normas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com as regulamentações aplicáveis nos diversos países onde suas subsidiárias operam, e fundamenta o desenvolvimento dos diferentes sistemas de gestão implementados pelo grupo LATAM.

Com base nisso, a gestão de segurança do grupo LATAM caracteriza-se por uma abordagem preventiva, participativa e de melhoria contínua, apoiada pelo uso da tecnologia, pelo fortalecimento da cultura organizacional e pela colaboração permanente com autoridades e órgãos especializados, aspectos que serão desenvolvidos nas seções seguintes.

Segurança do Cliente

Segurança no local de trabalho

Segurança da aviação civil e de ativos

SEGURANÇA DO CLIENTE

NCG 519: 8.1 EM RELAÇÃO AOS SEUS CLIENTES
GRI 3-3

Em seu relacionamento com clientes e usuários, o grupo LATAM concentra sua gestão de segurança em um objetivo central: garantir que cada voo, tanto de passageiros quanto de carga, seja realizado de acordo com os mais altos padrões de segurança operacional, salvaguardando a confiança e o bem-estar daqueles que utilizam seus serviços. Esse compromisso se expressa por meio de uma gestão proativa e rigorosa dos riscos associados às operações aéreas, alinhada aos padrões internacionais do setor.

Durante o ano de 2025, e num contexto de crescimento sustentado das operações, o grupo LATAM manteve o foco na segurança como um eixo inegociável da excelência operacional, reforçando assim as suas capacidades de supervisão, análise e controlo de riscos, e permitindo-lhe manter um desempenho seguro e fiável em toda a sua rede.

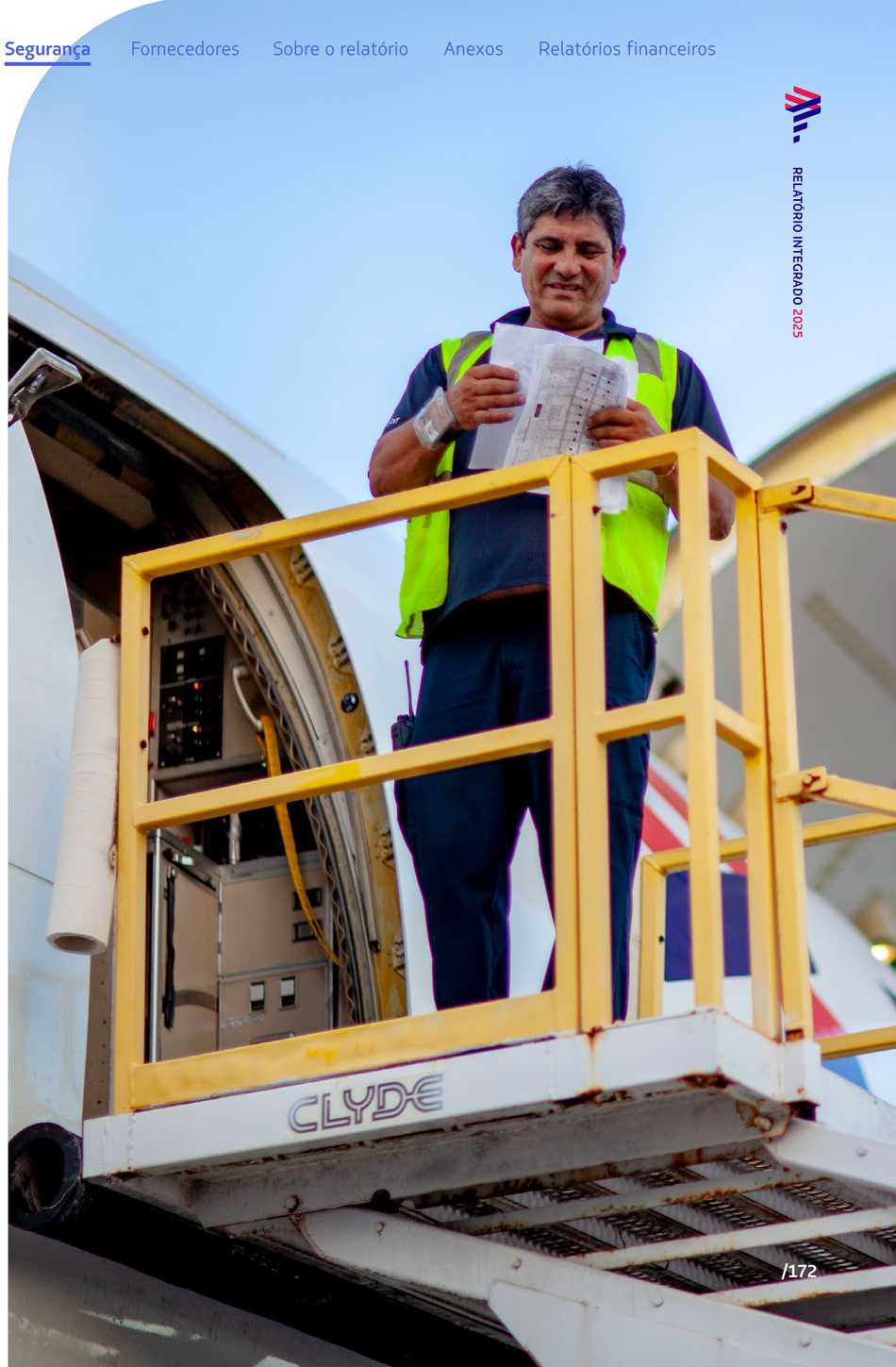
Nesse contexto, não foram registradas consequências fatais decorrentes de eventos na operação durante o período, de acordo com a definição da OACI.

O desenvolvimento dos sistemas, ferramentas e processos que dão suporte a esse desempenho é abordado nas seções seguintes deste capítulo.

Passageiros que morreram em decorrência de um evento durante a operação[1]

2025	0
2024	0
2023	0
2022	0

[1] *Número reportado de acordo com a definição da Organização da Aviação Civil Internacional.*



Gestão integrada de segurança do sistema (SMS)

NCG 591: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1

O Sistema Integrado de Gestão de Segurança (SGS) do grupo LATAM constitui a estrutura transversal através da qual os riscos relacionados com a segurança são geridos, com o objetivo de garantir níveis ótimos de segurança de forma eficiente e sustentável, equilibrando a continuidade operacional com o bem-estar dos clientes e colaboradores, e assegurando que todas as pessoas envolvidas na operação cheguem em segurança ao seu destino.

O Sistema de Gestão de Segurança (SGS) está estruturado em torno de quatro áreas principais: segurança operacional; segurança da aviação civil e de ativos; segurança no local de trabalho; e gestão de resposta a emergências. Essas áreas estão intimamente integradas às áreas operacionais e de suporte do grupo, permitindo uma gestão coordenada e consistente dos riscos de segurança em todas as subsidiárias.

Como parte desse sistema, o grupo LATAM possui um Plano de Resposta a Emergências, elaborado em conformidade com os requisitos do Anexo 19 da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e com as regulamentações aplicáveis nos diversos países onde suas subsidiárias operam. Esse plano estabelece diretrizes e procedimentos para preparação, resposta e recuperação de eventos que possam afetar a segurança das operações.

O Sistema de Gestão da Segurança (SGS) integra ferramentas e programas que permitem ao grupo LATAM agir de forma proativa, monitorar seu desempenho em segurança, identificar prontamente situações de risco e reagir rapidamente para mitigá-las. As ações de Gestão são orientadas por uma matriz de fatores de risco e níveis de criticidade, que é atualizada periodicamente com base em análises internas e revisões de eventos relevantes no setor da aviação global.

Em linha com seu compromisso com a melhoria contínua de seu sistema de gestão de segurança, o grupo LATAM complementa sua análise interna com uma revisão anual dos principais riscos identificados no Relatório Anual de Segurança da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Além disso, publica em seu site detalhes das medidas de mitigação associadas a esses riscos e divulga sua participação em fóruns e organizações liderados por autoridades e organizações nacionais e internacionais ligadas à aviação comercial, com foco na segurança do setor.

O desempenho do SMS é monitorado continuamente por meio de Indicadores de Desempenho de Segurança (SPIs), que permitem avaliar o grau de conformidade com os objetivos definidos. Esse monitoramento é realizado por meio de diversos órgãos formais de governança de segurança, com a participação ativa da alta administração e de mais de 100 executivos do grupo LATAM. Esses órgãos incluem:

Alta Gestão / Diretor de Segurança da Informação

Revisão do funcionamento e da eficácia do Sistema de Gestão de Segurança (SGS).

Conselho de administração / Conselho de Revisão de Segurança

Tomada de decisões estratégicas, aprovação de alterações relevantes e revisão da gestão de riscos e dos indicadores de desempenho de segurança.

Grupo de Ação de Segurança

Gestão dos riscos mais críticos, aprovação de mudanças de alto impacto, definição de planos de ação e tomada de decisão colaborativa.

Gestores e pontos focais de Segurança Operacional (SO) e Segurança da Aviação e de Ativos

Responsáveis pela gestão interna e monitorização operacional nas respetivas áreas.

Este modelo de governança assegura uma gestão sistemática e participativa, alinhada com os mais elevados padrões internacionais de segurança, reforçando o compromisso do grupo LATAM com a proteção das pessoas, a segurança das operações e a sustentabilidade dos negócios.

Segurança operacional e gestão preditiva de riscos

Abordagem de gestão de riscos

A gestão de riscos de segurança operacional do grupo LATAM baseia-se numa abordagem sistemática, integrada e de melhoria contínua, com o objetivo de reduzir eficazmente os riscos associados às operações de voo e fortalecer a tomada de decisões em todos os níveis da organização. Esta abordagem procura equilibrar a continuidade operacional com o bem-estar dos clientes e colaboradores, garantindo o cumprimento dos mais elevados padrões de segurança do setor.

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM manteve um sólido desempenho em seus indicadores de segurança operacional, juntamente com um processo permanente de melhoria contínua visando à redução de riscos críticos, como saídas de pista, risco de colisões em pleno ar, voo controlado em direção ao solo (CFIT) e perda de controle em voo, entre outros.

Evolução rumo a uma abordagem de Segurança II

Em linha com a maturidade alcançada pelo Sistema de Gestão de Segurança (SGS), durante 2025 o grupo LATAM continuou a consolidar a transição para uma abordagem de Segurança II, passando de modelos predominantemente reativos para uma gestão de riscos proativa e preditiva. Essa abordagem enfatiza não apenas a identificação e mitigação de eventos adversos, mas também o fortalecimento das capacidades operacionais e organizacionais que permitem operações seguras e resilientes.

Como parte dessa evolução, o foco da segurança operacional foi ampliado para incluir a análise de pontos fortes, condições para o sucesso e desempenho operacional normal, incorporando novas fontes de informação e capacidades analíticas.

Ferramentas preditivas e uso avançado de dados

Em 2025, o grupo LATAM implementou um Modelo de Alertas Preditivos, desenvolvido em conjunto pelos departamentos de Segurança e Operações de Voo, representando um marco significativo na gestão de riscos operacionais. Essa ferramenta utiliza dados prescritivos para automatizar a identificação precoce de condições de risco, integrando variáveis como clima, fadiga, desempenho da tripulação, complexidade do aeroporto e parâmetros técnicos da aeronave.

O modelo permite a antecipação estatística de potenciais cenários de risco antes da exposição operacional, fortalecendo a tomada de decisões e elevando o padrão de gestão da segurança. Em 2025, essa capacidade foi inicialmente implementada em operações com aeronaves da família Airbus A320 com destino a Santiago (SCL) e, posteriormente, a Guarulhos (GRU), abrangendo subsidiárias no Chile, Brasil e Equador, com o objetivo de expandir seu alcance para toda a operação da família Airbus A320 do grupo até 2026.

Expansão da abordagem Safety II para outras áreas de operação

Em paralelo, progressos significativos foram alcançados durante 2025 na aplicação da abordagem Segurança II a áreas além do ambiente de voo. Em particular, o modelo de gestão da fadiga evoluiu de uma análise limitada para uma cobertura operacional abrangente, incorporando informações completas e atualizadas.

Esse avanço permitiu uma expansão progressiva da abordagem proativa e preditiva em áreas como planejamento, despacho e fatores humanos, incorporando novos indicadores táticos e globais para operações em solo. Essa expansão marca um ponto de virada na gestão de riscos, integrando dimensões operacionais, humanas e técnicas que antes eram analisadas isoladamente, fortalecendo, assim, uma compreensão abrangente de riscos e tomada de decisões.

O desempenho da Segurança operacional é monitorado continuamente por meio de Indicadores de Desempenho de Segurança (IDS), que se baseiam em diversas fontes de dados operacionais, técnicos e humanos. Esses indicadores são revisados periodicamente em fóruns formais de segurança, permitindo a avaliação de tendências, a antecipação de desvios e a implementação oportuna de medidas de mitigação e melhoria.

Essas práticas se enquadram nos componentes da garantia de segurança do SMS, assegurando a verificação sistemática do desempenho e da eficácia dos controles implementados.

Normas internacionais e auditorias externas

Em 2025, o grupo LATAM alcançou um marco significativo ao se recertificar como um único grupo de companhias aéreas segundo o padrão IOSA baseado em risco, após sua primeira auditoria conjunta. Esse processo permitiu a avaliação simultânea dos Certificados de Operador Aéreo do grupo em um único exercício, resultando em um relatório de maturidade em nível de grupo.

Este formato de auditoria, inédito no setor, destacou-se pela magnitude e complexidade do grupo LATAM e reafirma seu compromisso em operar segundo os mais elevados padrões internacionais de segurança operacional reconhecidos pela indústria aeronáutica.

Este processo de certificação é complementado por auditorias internas e externas periódicas, que permitem avaliar a eficácia do Sistema de Gestão de Segurança Operacional, verificar o cumprimento das normas definidas e garantir a implementação atempada de ações corretivas e a melhoria contínua.

Cultura e projeção de Segurança

A gestão da Segurança operacional no grupo LATAM baseia-se numa cultura de segurança que promove a comunicação atempada de incidentes, condições inseguras e oportunidades de melhoria por parte de todas as partes interessadas na operação, incluindo colaboradores e fornecedores. Esta abordagem reforça a confiança no sistema e fomenta a participação ativa na gestão de riscos.

As informações dos relatórios são analisadas sistematicamente para identificar tendências, causas subjacentes e lições aprendidas relevantes, que são então integradas aos processos de revisão do Sistema de Gestão de Segurança (SGS). Esse ciclo de relatórios, análises e aprendizado organizacional permite o fortalecimento dos controles existentes, o ajuste de procedimentos e a definição de ações de melhoria contínua.

Dessa forma, o grupo LATAM consolida uma abordagem de segurança baseada na aprendizagem contínua e na melhoria progressiva do sistema, em consonância com os princípios da abordagem Segurança II e com as normas internacionais do setor.

Resultados do SMS 2025

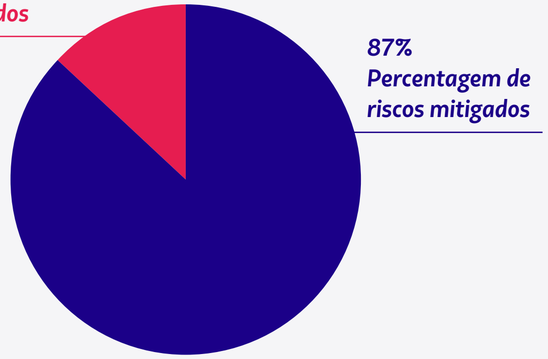
NCG 591: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB
SASB TR-AL-540A.1.

32.989 EVENTOS

Número de riscos de segurança e situações perigosas identificadas

NÍVEL 4 SMS

Nível de implementação de SMS grupo



O Sistema de Gestão de Segurança (SGS) do grupo LATAM é implementado no Nível 4 em todas as empresas do grupo, incorporando os quatro componentes definidos pela OACI (Política e Objetivos, Gestão de Riscos, Garantia da Segurança e Promoção da Segurança). O sistema é devidamente aprovado pelas autoridades locais competentes e auditado pela autoridade competente e pela IOSA.

Passageiros indisciplinados

GRI 403-7

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou a gerir incidentes envolvendo passageiros indisciplinados, que permanecem em grande parte associados ao consumo excessivo de álcool antes ou durante a viagem. Este fator continua a ser o principal desencadeador de comportamentos que afetam a segurança e o bem-estar dos passageiros e da tripulação.

Em resposta, as medidas preventivas foram reforçadas, incluindo a atualização dos programas de treinamento para funcionários de aeroportos e cabines, com foco na identificação precoce de passageiros em estado alterado e na aplicação consistente dos procedimentos de pré-embarque estabelecidos.

A gestão desses eventos é monitorada sistematicamente por meio de indicadores e relatórios periódicos, que são analisados em instâncias de governança e tomada de decisão, o que permite a avaliação de tendências e a definição oportuna de ações corretivas e preventivas.

Além disso, o grupo LATAM mantém seu procedimento para lidar com passageiros indisciplinados e que causam perturbação, o qual é acionado em caso de incidentes ou agressões contra a equipe, garantindo suporte imediato, proteção do bem-estar físico e emocional e acompanhamento profissional subsequente.

Cada evento é submetido a uma análise de causa raiz e fatores contribuintes, com o objetivo de fortalecer a melhoria contínua dos processos operacionais e preventivos associados. Além disso, durante 2025, a coordenação com as autoridades locais continuou a ser reforçada para consolidar os marcos regulatórios aplicáveis e apoiar a adoção de medidas relativas a passageiros que representem um risco para a segurança operacional.

As medidas preventivas foram reforçadas, incluindo a atualização dos programas de treinamento para funcionários de aeroportos e cabines, com foco na identificação precoce de passageiros em estado alterado e na aplicação consistente dos procedimentos de pré-embarque estabelecidos.



SEGURANÇA NO LOCAL DE TRABALHO

NCG 519: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL
GRI 403-1, 403-7, 403-9

Segurança no local de trabalho e fortalecimento da abordagem preventiva

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou a fortalecer sua gestão de saúde e segurança ocupacional, aprofundando sua abordagem preventiva focada na padronização de procedimentos, redução da variabilidade em processos críticos, identificação precoce de riscos e reforço dos controles em suas diversas operações. Essas ações foram desenvolvidas em conformidade com o Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional e as normas vigentes nos países onde o grupo atua.

Nesse contexto, houve avanços na revisão e atualização das matrizes de risco e dos marcos regulatórios aplicáveis, promovendo uma gestão mais homogênea e consistente entre as diversas subsidiárias. Da mesma forma, a implementação de programas preventivos focados em riscos críticos foi fortalecida, juntamente com a atualização de procedimentos operacionais essenciais e o reforço dos mecanismos de supervisão in loco.

Além disso, o grupo LATAM ampliou o uso de ferramentas de apoio à gestão preventiva, como inspeções sistemáticas, programas de observação e monitoramento, e mecanismos de comunicação e notificação de riscos. Essas iniciativas fortaleceram a cultura de segurança, melhoraram a detecção oportuna de condições inseguras e promoveram a participação ativa de líderes e trabalhadores na prevenção de acidentes de trabalho.

Etapas do sistema de gestão de segurança ocupacional

GRI 403-2

01 Identificação de perigos e avaliação de riscos

As empresas do grupo LATAM implementam procedimentos para a detecção sistemática de perigos e a avaliação de riscos. Em cada caso, são definidas medidas de controle para processos e instalações, garantindo a proteção e o bem-estar dos trabalhadores.

02 Inspeções de segurança no local de trabalho[1]

Inspeções regulares são realizadas nas empresas do grupo LATAM, incluindo relatórios detalhados sobre os riscos identificados e seu potencial impacto nas operações e no pessoal. Planos de ação também são desenvolvidos para mitigar esses riscos.

03 Gestão e controle de planos de ação

Com foco na prevenção, esse processo minimiza os riscos e impactos operacionais por meio da implementação de planos de ação que abordam as causas raízes identificadas durante as inspeções. Para priorizar esses planos, as empresas do grupo LATAM utilizam o Índice de Plano de Ação (IPA), que avalia, prioriza e integra os diversos planos de mitigação de riscos operacionais envolvidos.

04 Avaliação da gestão de mudanças

As empresas do grupo LATAM identificam e mitigam proativamente os riscos associados a mudanças nos procedimentos internos e externos, salvaguardando a segurança em novas formas de operação.

[1] Durante o ano de 2025, foram realizadas mais de 11.577 inspeções nas condições de segurança dos riscos críticos identificados pelo grupo LATAM, por meio de um plano de trabalho abrangente.

Sistema de gestão de mão de obra

GRI 403-2

Em 2025, o grupo LATAM avançou no fortalecimento do seu Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional por meio de uma revisão abrangente da matriz de riscos em todas as subsidiárias e da implementação de uma matriz jurídica corporativa, que consolida os requisitos regulamentares aplicáveis em cada país sob um padrão comum. Esse trabalho assegurou a correta identificação, avaliação e controle dos riscos no local de trabalho, bem como a gestão alinhada aos requisitos legais vigentes.

Em paralelo, os procedimentos e instruções foram revisados, atualizados e publicados nos níveis local e corporativo, incluindo documentos relacionados ao uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI), trabalho em espaços confinados, trabalho em altura, indicadores de acidentes e gestão de riscos e matrizes legais. Essas atualizações contribuem para o fortalecimento da padronização das práticas de segurança em todas as operações do grupo.

Identificação e gestão de riscos críticos

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM aprofundou a identificação, avaliação e gestão dos riscos ocupacionais classificados como críticos, definidos como aqueles com potencial para gerar graves consequências para a saúde e segurança das pessoas. Esse trabalho permitiu consolidar uma abordagem preventiva, sistemática e consistente aos principais riscos presentes nas operações do grupo, especialmente nos ambientes aeroportuário, de manutenção de aeronaves e de serviços de infraestrutura.

A gestão desses riscos é estruturada por meio da metodologia de Potencial de Acidente Grave (MAP) e do indicador preMAP, ferramentas que permitem a identificação precoce de condições críticas, a priorização de ações de controle e o fortalecimento da tomada de decisões preventivas em todas as subsidiárias. Sua aplicação contribuiu para ampliar e aprofundar a identificação de fatores de risco de alto impacto, reforçando a gestão baseada em evidências e a antecipação de eventos.

Entre os principais riscos críticos abordados durante o período, destacam-se a interação entre pessoas e equipamentos ou máquinas móveis, o trabalho em altura associado à manutenção de aeronaves e serviços de infraestrutura, o trabalho em espaços confinados, a exposição a riscos decorrentes da operação de aeronaves na plataforma — como ingestão e jato de ar — bem como riscos de incêndio ou explosão, a operação de máquinas rotativas e a exposição à energia elétrica em ambientes operacionais.

O controle desses riscos baseia-se na aplicação sistemática da hierarquia de controles, priorizando medidas de eliminação e controles de engenharia, complementados por controles administrativos, programas preventivos, treinamentos específicos e o uso adequado de equipamentos de proteção individual. Essa abordagem é reforçada por meio de avaliações periódicas de risco, inspeções no local, mecanismos formais de comunicação e monitoramento, e a participação ativa de líderes e trabalhadores na identificação e gestão de condições inseguras.

Como resultado desse trabalho, o grupo LATAM continuou a fortalecer sua capacidade de prevenir eventos de alta gravidade, reduzir a probabilidade de lesões graves e avançar em direção a um sistema de gestão de saúde e segurança ocupacional mais robusto, consistente e alinhado internacionalmente.

Programas preventivos e desempenho em segurança ocupacional

Em termos de Segurança Ocupacional, durante o ano de 2025 houve uma redução significativa nos indicadores reativos e preventivos, destacando-se as melhorias no indicador de Potencial de Acidentes Graves, que superaram em muito as metas definidas para o período.

Como parte desse progresso, o grupo LATAM aprofundou a implementação do Programa de Acidentes Potenciais Graves (PAG) e do indicador prePAG, expandindo sistematicamente a identificação de fatores críticos presentes nas operações. Além disso, houve avanços na implementação do Sistema de Submissão de Informações de Segurança do Trabalho (SOC) junto ao Governo Federal brasileiro, na expansão da metodologia DEKRA no Chile e na ampliação do sistema digital de registro de entrega de EPIs no Brasil.

Além disso, foram alcançados progressos significativos no plano de segurança de carga no MIA, com a implementação de melhorias relevantes em infraestrutura, equipamentos móveis, layout mais seguro e elementos físicos de proteção dos trabalhadores, no contexto da modernização do armazém.

Manual do sistema de gestão de segurança ocupacional (SGSO)

GRI 403-1

A gestão de saúde e segurança ocupacional do grupo LATAM é formalizada por meio do Manual do Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional (SGSO), que estabelece as diretrizes, responsabilidades, processos e ferramentas para identificar, avaliar e controlar os riscos no local de trabalho em todas as subsidiárias. Este manual serve como estrutura corporativa para a implementação do sistema, garantindo uma abordagem consistente e alinhada com as regulamentações vigentes e as normas internacionais aplicáveis em saúde e segurança ocupacional.

Fortalecendo a cultura de segurança

GRI 403-4, 403-5, 403-7

Em 2025, o grupo LATAM implementou um programa obrigatório de treinamento em segurança do trabalho para a equipe operacional. Este programa faz parte do currículo de treinamento inicial e é oferecido a cada 24 meses para os funcionários da linha de produção. Essa abordagem garante a atualização regular de conhecimentos e habilidades, bem como a padronização das práticas de segurança em todas as subsidiárias.

Essas iniciativas reforçam o aprendizado organizacional em segurança ocupacional, permitindo que eventos, inspeções e observações no local se traduzam em melhorias sistemáticas em processos, controles e habilidades, fortalecendo uma cultura de prevenção e melhoria contínua.



Inspeções

Segurança no local de trabalho

NGC 519: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL

Inspeções e supervisão no local

O grupo LATAM possui um procedimento para inspeções de segurança no trabalho e um plano de trabalho que abrange infraestrutura, equipamentos móveis, escadas, sistemas de trabalho em altura, sistemas de ancoragem e outros elementos críticos. Essas inspeções são aplicadas sistematicamente em todas as subsidiárias, utilizando critérios alinhados ao Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional.

Durante o ano de 2025, foram realizadas inspeções em empilhadeiras, elevadores, equipamentos móveis, escadas, sistemas de ancoragem e infraestrutura, reforçando a detecção precoce de falhas e o acompanhamento das ações corretivas. As principais constatações são revisadas periodicamente pelo Conselho de Segurança do Trabalho da América Latina, com a participação de representantes de todas as subsidiárias, o que facilita a avaliação do progresso na correção das falhas, a eficácia dos planos de ação e a incorporação das lições aprendidas pelo setor.

As seguintes inspeções foram realizadas em 2025:

1,952	4,212
Empilhadeiras	*Escadaria*
1,236	2,118
Elevadores	*Sistema de ancoragem*
1,176	883
Equipamentos móvel	*Infraestrutura*



Investigação de acidentes de trabalho

A área de segurança do trabalho possui um procedimento corporativo que rege as investigações de acidentes. Este procedimento define claramente as etapas a serem seguidas durante o processo de investigação, que são:

SABER

Coleta de informações

ENTENDER

Determine o contexto do evento

CORRETO

Aplicar a metodologia de análise de causa e efeito

APRENDER

Avalie a abrangência do problema e o âmbito das medidas de prevenção

Gestão de mudanças operacionais e melhoria contínua

Em 2025, o grupo LATAM reforçou sua gestão proativa de mudanças operacionais por meio da aplicação sistemática de análises de risco associadas a novas operações e modificações significativas em operações existentes. Essas análises foram conduzidas utilizando uma lista de verificação única, que permite uma avaliação padronizada dos níveis de risco e possibilita o direcionamento oportuno às áreas operacionais antes da implementação das mudanças.

O sistema de gestão de segurança ocupacional do grupo LATAM inclui estruturas formais de governança que permitem o monitoramento regular do desempenho do sistema, destacam tarefas críticas e analisam as lições aprendidas tanto com eventos internos quanto com situações relevantes que ocorrem no setor. Essa abordagem fortalece a tomada de decisões, a melhoria contínua e a consistência da abordagem preventiva em todas as subsidiárias.

Projeção e desafios

Olhando para o futuro, em 2026, os principais focos em Segurança e Saúde Ocupacional serão a redução contínua da taxa de acidentes e do indicador PAG, a expansão da implementação do indicador prePAG como uma ferramenta proativa fundamental, o aprimoramento da organização documental corporativa e o fortalecimento da cultura de segurança com ênfase na aprendizagem organizacional.

Além disso, está prevista a implementação de um sistema corporativo de gestão de acidentes de trabalho, com normas e mecanismos unificados para análise de causas, apoiados por inteligência artificial, reforçando a capacidade de prevenção e a gestão integrada dos riscos ocupacionais.

O sistema de gestão de segurança ocupacional do grupo LATAM inclui estruturas formais de governança que permitem o monitoramento regular do desempenho do sistema, destacam tarefas críticas e analisam as lições aprendidas tanto com eventos internos quanto com situações relevantes que ocorrem no setor.

Segurança no local de trabalho

NGC 519: 5.6 SEGURANÇA OCUPACIONAL

	Taxa 2023	Taxa 2024	Taxa 2025	Meta 2025[2]
Taxa de acidentes (por 100 trabalhadores)[1]	*0.61*	*0.52*	*0.54*	*0.66*
Taxa de mortalidade [3 e 4]	*0*	*0*	*0*	*0*
Taxa de doenças ocupacionais (por 100 trabalhadores)[5]	*3*	*7*	*4*	*N/D*
Número médio de dias perdidos devido a acidentes[6]	*11.62*	*11.18*	*11.08*	*N/D*
Taxa de lesões decorrentes de acidentes de trabalho com consequências graves[7,8 e 9]	*0*	*0*	*0*	*N/D*
Taxa de absenteísmo (CSA - TAXA DE ABSENTEÍSMO)	*4.4*	*4.6*	*4.8*	*N/D*

N/A: não aplicável
[1] Total de acidentes de trabalho / Força de trabalho média × 100.
[2] As metas são definidas com base no número de operações realizadas pelo grupo LATAM.
[3] Excluem-se os casos relacionados a acidentes durante o transporte e os sofridos por líderes sindicais em decorrência do exercício de suas funções sindicais.
[4] A taxa é calculada utilizando a seguinte fórmula: Total de fatalidades por acidente de trabalho / Força de trabalho média × 100.000.
[5] Total de doenças ocupacionais / Força de trabalho média × 100.
[6] Total de dias perdidos devido a acidentes de trabalho / Total de acidentes de trabalho. A contagem dos dias perdidos começa no dia seguinte ao acidente.
[7] Acidentes relacionados a certos riscos críticos e eventos de alto impacto (aqueles que resultam em mais de 100 dias de afastamento) recebem um peso de 1,5 no cálculo.
[8] Fórmula para cálculo da taxa: Total de lesões com interrupção do trabalho / Número médio de funcionários × 100.
*[9] Acidentes que resultem em danos tais que o trabalhador não possa se recuperar, não se recupere ou não se espere que recupere seu estado de saúde pré-acidente dentro de seis meses.**

AVIAÇÃO CIVIL E SEGURANÇA DE ATIVOS

Sistema de Gestão de Segurança de Ativos e Aviação Civil (SeMS)

Ao longo de 2025, as empresas do grupo LATAM continuaram a fortalecer a gestão da segurança da aviação civil e de seus ativos, com foco na consolidação e no amadurecimento do seu Sistema de Gestão de Segurança (SeMS) em nível de rede. Isso garante a conformidade regulatória, o monitoramento de processos por meio de programas de garantia da qualidade, a gestão adequada de riscos como parte do processo de tomada de decisão e a promoção de uma atitude positiva em relação à segurança, posicionando o grupo LATAM como referência no setor em nível regional nessa área.

Nesse contexto, foi publicada uma nova versão do Manual SeMS. Este manual, aplicável a todas as companhias aéreas do grupo, serve como estrutura para a gestão adequada do sistema e o cumprimento das normas regulamentares nos diversos países onde o grupo opera. Esse avanço fortaleceu a padronização dos requisitos, processos e responsabilidades relacionados à segurança da aviação civil em nível de rede.

Como complemento, foi lançado um site especializado dentro do portal interno do grupo LATAM, que centraliza informações atualizadas sobre o desempenho dos diferentes pilares do SeMS, o qual possui um painel de risco dinâmico que consolida informações relevantes por Estado e estações operacionais, facilitando a gestão, o monitoramento e a tomada de decisões informadas.

Atualização de procedimentos e reforço do treinamento

Em consonância com o ambiente em constante mudança e as novas ameaças geopolíticas associadas à aviação civil, os principais procedimentos operacionais foram atualizados em 2025, garantindo seu alinhamento com os requisitos regulamentares e as melhores práticas do setor.

Da mesma forma, e como foco principal do período, foi realizada uma revisão dos cursos de conscientização sobre segurança para validar sua aplicabilidade aos riscos atuais. Com base nessa avaliação, foi iniciado um plano para reformular o treinamento como um dos pilares mais importantes do SGSe (Sistema de Gestão de Segurança), particularmente no que diz respeito à promoção e ao reforço de uma atitude positiva em relação à segurança e ao cumprimento dos programas de treinamento exigidos pelas autoridades.

Gestão por terceiros e reforço dos padrões operacionais

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM avançou na padronização e no fortalecimento da gestão de fornecedores de segurança críticos por meio de processos de licitação de serviços em seus diversos países de atuação, incluindo Costa Rica, Equador e Paraguai. Essa gestão permitiu a melhoria e a padronização das condições contratuais, alinhadas aos padrões corporativos, garantindo um desempenho consistente dos contratados em todas as operações.

Tecnologia, análise de dados e segurança de ativos

Além disso, novas tecnologias e ferramentas digitais foram incorporadas aos processos de suporte e operação, com o objetivo de expandir as capacidades analíticas do sistema e fortalecer uma abordagem preventiva a eventos indesejados, como interferências ilícitas, incidentes de segurança de ativos ou perdas comerciais.

Nesse contexto, um importante plano de investimento em segurança tecnológica foi aprovado para o final de 2025. Esse plano visa ampliar a cobertura de câmeras em áreas operacionais críticas e modernizar os sistemas de controle de acesso físico em países como Brasil, Estados Unidos e Peru. Essas iniciativas unificarão a gestão de acessos, aumentarão os níveis de controle em áreas restritas e fortalecerão a proteção de instalações, pessoal e ativos.

Além disso, houve avanços na digitalização e automação de processos relacionados à segurança, incorporando painéis de risco dinâmicos e sistemas de relatórios que facilitam a tomada de decisões, reforçam o foco na observação in loco e apoiam a correta execução dos controles definidos, em consonância com o princípio da melhoria contínua do sistema de gestão.

Por fim, durante 2025, as ferramentas digitais implementadas nos anos anteriores para apoiar o controle de acesso e o processo de integração, como o Appsheet ID LATAM, permaneceram operacionais, contribuindo assim para uma gestão mais segura, eficiente e padronizada da entrada de novos colaboradores nas operações do grupo.

Segurança da carga aérea

Durante o período, a validação ACC3 (Transportadora de Carga Aérea/Correio de um Terceiro País) foi alcançada em cinco bases estratégicas, fortalecendo o crescimento seguro do negócio de carga, garantindo a conformidade com os requisitos internacionais aplicáveis ao transporte aéreo de carga proveniente de países terceiros.

Oportunidades e áreas de foco para 2026

Olhando para o futuro, até 2026, os principais desafios na aviação civil e na segurança do patrimônio estão agrupados em quatro áreas prioritárias:

i) Consolidar a digitalização do sistema, simplificando e automatizando processos para fortalecer a vigilância ativa.

ii) Aprofundar o trabalho colaborativo com as autoridades, com foco na prevenção de ameaças internas e externas.

iii) Utilizar o Sistema de Gestão de Segurança (SeMS) como um guia único e transversal, atuando como uma entidade única em matéria de segurança da aviação civil, independentemente do Estado de Operação.

iv) Fortalecer a cultura de segurança por meio de programas de treinamento atualizados, gestão robusta de terceiros nos diversos processos operacionais e promoção da comunicação oportuna de eventos que possam representar um risco para as operações.



Plano de resposta a emergências

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou a reforçar o seu Plano de Resposta a Emergências (PRE), incorporando melhorias destinadas a fortalecer a preparação, a coordenação e a gestão face a eventos de elevado impacto operacional, em linha com a sua abordagem preventiva e a melhoria contínua da segurança.

Entre as principais conquistas do período, o programa de assistência às vítimas e seus familiares foi fortalecido com o reforço das equipes internas treinadas para prestar apoio e assistência em situações de emergência. Também houve avanços na digitalização da gestão de emergências, com a incorporação de ferramentas que facilitam o acesso oportuno a informações essenciais para a tomada de decisões e a coordenação interdepartamental.

Além disso, o PRE incorporou maior integração com outros planos de contingência relevantes, como os associados a falhas tecnológicas e segurança cibernética, permitindo a governança centralizada de eventos que possam gerar impactos significativos nas operações do grupo LATAM.

Nesse contexto, o grupo LATAM mantém estruturas formais de gestão de emergências por meio de Comitês de Resposta a Emergências (CREs), implementados em suas subsidiárias de operação de passageiros e cargas, bem como em escritórios regionais. Esses comitês coordenam a resposta a emergências por meio de grupos de trabalho interdisciplinares, procedimentos definidos e colaboração com partes interessadas internas e externas.

Durante o ano de 2025, foram realizados exercícios e atividades de treinamento para testar os protocolos estabelecidos, fortalecer o preparo da equipe e reforçar a coordenação entre as diferentes áreas. Em 2026, o foco será na continuidade dos processos de treinamento e exercícios, incorporando progressivamente a participação de organizações externas relevantes, como autoridades aeronáuticas e administradores aeroportuários.

Efeitos da migração

O setor da aviação enfrenta desafios globais significativos devido ao aumento dos processos migratórios. Portanto, o grupo LATAM implementou controles adicionais na documentação dos viajantes e verificações de antecedentes em rotas consideradas sensíveis do ponto de vista da imigração.

A instabilidade geopolítica e socioeconômica global dos últimos anos levou a um aumento das migrações em massa, criando dificuldades em alguns aeroportos de trânsito. Consequentemente, a presença de passageiros inadmissíveis — que em alguns casos podem causar perturbações — é uma preocupação tanto para a segurança dos passageiros quanto para a aviação civil e histórica. Isso também levou à criação de comissões de avaliação de risco por região e a visitas a áreas de conflito real ou potencial. Essas ferramentas facilitam a tomada de decisões sobre as operações em cada local e as salvaguardas necessárias, com o objetivo de validar a viabilidade da continuidade operacional e a segurança dos envolvidos.

Em resposta a esse cenário, o grupo LATAM reforçou sua abordagem de segurança por meio de novas análises de risco, da implementação de medidas mais rigorosas na aviação civil e na proteção de ativos, e de maior coordenação com os departamentos aeroportuários e as autoridades locais.



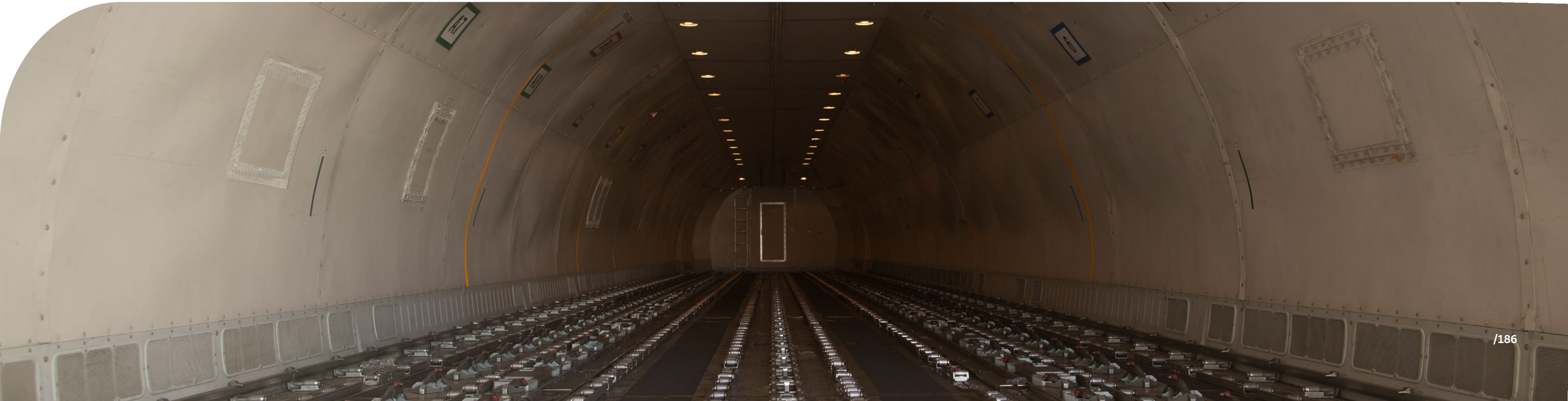
Instantâneo

NCG 519: 9.SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB

	2022	2023	2024	2025
Acidentes aéreos SASB TR-AL-540A.2	*12*	*0*	*0*	*0*
Medidas governamentais para a aplicação das normas de segurança da aviação SASB TR-AL-540A.3	*0*	*1*	*0*	*0*
Membros da equipe de emergência	*N/D*	*573*	*1,156*	*937*
Pessoas treinadas em procedimentos	*3,500*	*3,549*	*16,027*	*15,958*
Taxa de acidentes harmonizada por milhão de setores	*0*	*0*	*0*	*0*

N/A: Não disponível

[1] *Em 2022, ocorreu um incidente na pista devido a uma colisão com um caminhão de bombeiros.*



FORNECEDORES

10

188 *GESTÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO*

197 *SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES*

206 *DIRETRIZES*

208 *POLÍTICAS DE PAGAMENTO*



GESTÃO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO

NCG 519: 6.2 NEGÓCIOS
GRI 2-6, 3-3

As áreas de Aquisição visam garantir que os processos de negociação e aquisição do grupo LATAM sejam realizados de forma oportuna e eficiente, alinhados à visão estratégica do negócio. Sua gestão busca otimizar a utilização de recursos, salvaguardar a continuidade operacional e fortalecer relacionamentos de longo prazo com fornecedores, fomentando condições que possibilitem o crescimento sustentável e mútuo.

Para atingir esse objetivo, as áreas de Aquisição são estruturadas em equipes especializadas, de acordo com a natureza dos bens e serviços gerenciados:

Negociações Técnicas

Estas negociações estão diretamente relacionadas com as operações do grupo LATAM. São lideradas pelas áreas de Aquisição e realizadas em coordenação com a Vice-Presidência de Operações e Manutenção, e com as áreas de Frota e Projetos.

Negociações e Compras Não Técnicas

Isso inclui negociações relacionadas a bens e serviços que apoiam indiretamente a operação do grupo LATAM, abrangendo diversas categorias em toda a empresa.

Negociações de Combustível e Taxas

As áreas de Negociação de Combustível e Taxas são responsáveis pelo relacionamento, compra e gestão de combustível de aviação, bem como pelas principais taxas associadas às operações aéreas — incluindo sobrevoo, pouso e ILS (auxílios de rádio) —, desempenhando um papel fundamental na continuidade e resiliência operacional, na eficiência de custos e na competitividade do grupo nos diferentes mercados em que atua.

Os objetivos dessas equipes são definidos anualmente, de acordo com as diretrizes estratégicas do grupo, e seu grau de cumprimento é monitorado sistematicamente pela equipe de Planejamento e Suporte, em coordenação com as áreas de Controle de Gestão.

Ao longo de 2025, foram realizadas sessões de avaliação individuais com os Vice-Presidentes membros do Comitê executivo (COMEX), com foco na análise dos principais processos de negociação e seu impacto operacional. Na sessão de novembro, foi apresentado o desempenho anual da Aquisição , destacando o volume gerenciado e a rede de fornecedores que dá suporte às operações do grupo na América Latina.

Em paralelo, a coleta sistemática de informações junto aos fornecedores foi intensificada ao longo do ano com o objetivo de fortalecer a gestão de riscos ESG na cadeia de suprimentos. Nesse contexto, foi realizada uma pesquisa externa focada em aspectos de conformidade e governança para compreender os mecanismos de gestão e mitigação em vigor para potenciais situações de não conformidade. Para sua implementação, os fornecedores foram segmentados em três níveis de prioridade, permitindo que os esforços fossem concentrados naqueles com maior exposição aos riscos relevantes.

Além disso, o Departamento de Aquisição avançou no fortalecimento do programa de gestão de fornecedores terceirizados que prestam serviços ao grupo LATAM, uma iniciativa que começou com foco no Brasil e que deverá se expandir progressivamente para o restante da rede.

Como parte da gestão de fornecedores em categorias operacionalmente críticas, o grupo implementa mecanismos de avaliação, garantia da qualidade e monitoramento de desempenho. Por exemplo, na categoria de serviço de bordo, a gestão de fornecedores de catering considera:

- Auditorias presenciais em diferentes etapas do ciclo do fornecedor, incluindo avaliações pré-contratuais e revisões periódicas durante a operação.

- Monitoramento sistemático do desempenho, apoiado por indicadores-chave de qualidade e operacionais, como a Pontuação de Serviço de Alimentação obtida a partir de pesquisas com passageiros, quebras de materiais, reclamações e relatórios de segurança.

● Controle de estoque e garantia operacional, por meio de processos periódicos de inventário físico em armazéns-chave da rede, realizados em conjunto com os fornecedores de logística, em conformidade com os padrões de controle interno do grupo.

Essas instâncias permitem a identificação de oportunidades de melhoria e a definição de planos de ação, contribuindo para uma gestão abrangente de fornecedores estratégicos para a operação do grupo LATAM.



Colaboração com a Delta Air Lines

Como parte de sua estratégia de colaboração com parceiros estratégicos, a joint venture com o LATAM Airlines Group e a Delta Air Lines impulsionou sinergias operacionais significativas em processos-chave da cadeia de valor, particularmente na prestação de serviços de assistência em terra. O acordo de joint venture fomentou um modelo colaborativo focado na geração de eficiências operacionais e econômicas, promovendo o alinhamento de padrões de segurança, qualidade e desempenho, bem como a otimização conjunta de processos, recursos e fornecedores de serviços de assistência em terra. Essa colaboração facilitou economias de escala, melhorias na eficiência operacional e maior consistência na prestação de serviços, contribuindo para o fortalecimento da competitividade e da proposta de valor de ambas as empresas.



Fornecedores em destaque

Ao longo de 2025, destacaram-se as parcerias com fornecedores-chave, como a Viña VIK, que se transformaram em uma colaboração estratégica alinhada a uma abordagem premium e altamente valorizada pelos clientes. A Gate Gourmet, reconhecida por sua abordagem inovadora à culinária sul-americana e por liderar os níveis de satisfação do cliente em mercados como Quito, Equador, e Madri, Espanha, também contribuiu para a continuidade operacional e fortaleceu a cadeia de suprimentos de serviços a bordo.

VIK

Gategourmet

Gestão da cadeia de abastecimento de combustível

No âmbito da gestão da cadeia de abastecimento de combustíveis, o grupo tem mantido um foco constante no fortalecimento de seus contratos de fornecimento, aproveitando oportunidades de reestruturação, melhorias operacionais e as economias de escala derivadas de seu porte e presença regional. Nos últimos anos, esses esforços resultaram em melhores condições comerciais e financeiras, bem como em uma base de fornecedores ampliada em mercados-chave como Brasil, Colômbia, Argentina, Peru, Chile e nos principais aeroportos europeus.

Durante o ano de 2025, os contratos de fornecimento de combustível foram renegociados na Colômbia, Argentina, Peru, Chile e em aeroportos europeus, resultando em melhores condições de pagamento e preços mais competitivos, alavancando o sólido desempenho financeiro da LATAM. Além disso, no Peru, a entrada de um grande fornecedor global foi facilitada, fortalecendo a competitividade no Aeroporto Internacional Jorge Chávez (LIM), enquanto na Colômbia, um ambiente mais competitivo foi estabelecido, reduzindo a concentração de oferta e melhorando a segurança do abastecimento. No Chile, a adição e o fortalecimento de uma segunda fonte de combustível importado contribuíram para o aumento da concorrência entre os fornecedores e criaram condições operacionais mais favoráveis.

Adicionalmente, em 2025, a LATAM implementou um sistema de gestão de combustível que digitalizou e automatizou os processos de controle, contabilização e geração de relatórios, reduzindo tarefas manuais e mitigando o risco de erros. Entre os principais avanços, destaca-se a implementação de bilhetes eletrônicos para aproximadamente 40% do volume de combustível da LATAM, substituindo processos em papel e gerando uma economia significativa de 240.000 minutos (-4.000 horas) em tempo operacional. Além disso, a adoção do padrão IATA XML para 63% das despesas com combustível possibilitou a automatização da validação de faturas e reduziu os prazos de pagamento em aproximadamente 30% em comparação com os SLAs anteriores. Essas iniciativas fortalecem a eficiência, a rastreabilidade e a resiliência da cadeia de suprimentos de combustível do grupo LATAM.

Planos de ação para fornecedores

Durante 2025, o modelo de Gestão de Terceiros possibilitou a auditoria de 100 fornecedores, incluindo fornecedores ativos, licitados e desmobilizados. Dos fornecedores ativos, 72 foram auditados por meio de documentação e foi realizada uma auditoria presencial, revelando altos níveis de conformidade e melhorias na gestão de riscos. Esses avanços no Brasil estabelecem as bases para sua expansão progressiva a outras operações do grupo.

O fortalecimento incluiu a incorporação de auditorias documentais juntamente com o início de auditorias presenciais com abordagem baseada em risco, incluindo avaliações não anunciadas, com foco em questões sociais e conformidade com as regulamentações trabalhistas, reforçando a due diligence na cadeia de suprimentos.

100

FORNECEDORES AUDITADOS
Foram demonstrados altos níveis de conformidade e melhorias na gestão de riscos.

Oportunidades para 2026

Até 2026, a América Latina planeja iniciar a implementação gradual do modelo B2B desenvolvido em parceria com o Mercado Livre, como parte da evolução de sua estratégia de fornecimento e da digitalização de compras de nicho. O trabalho realizado em 2025 permitiu a definição do modelo operacional, dos fluxos de compra, das integrações tecnológicas necessárias e de um roteiro de implementação, incluindo um projeto inicial na Argentina, que estabeleceu as bases operacionais e tecnológicas para o seu lançamento.

A implementação progressiva do modelo ao longo de 2026 possibilitará um canal de compras complementar aos processos tradicionais de Aquisição, mais ágil, rastreável e padronizado, com impacto direto na eficiência operacional, no controle de gastos de baixo valor e na melhoria da experiência dos usuários internos, consolidando-se como um importante facilitador da transformação digital na gestão da cadeia de suprimentos.

Canais de comunicação com fornecedores

A LATAM gere a comunicação com os seus fornecedores através de diferentes canais, definidos de acordo com o tipo de fornecedor e a fase do processo de relacionamento, com o objetivo de promover ligações baseadas na confiança, colaboração e padrões de excelência partilhados.

Para fornecedores críticos e estratégicos, são realizadas reuniões presenciais regulares em nível executivo para fortalecer relacionamentos de longo prazo e alinhar expectativas quanto à evolução da parceria comercial. Nessas reuniões, são abordados itens relevantes da agenda de negócios, compartilhadas as melhores práticas, identificadas oportunidades de inovação e desenvolvimento conjunto, e exploradas iniciativas de sustentabilidade.

Além disso, o grupo mantém informações relevantes disponíveis para fornecedores e outras partes interessadas por meio de seu site de Relações com Investidores, que é constantemente atualizado.

Para mais informações: ir.latam.com/Corporate Governance

Aquisições 3.0: Tecnologia, digitalização e sustentabilidade

Desde 2023, o grupo LATAM vem fortalecendo sua estratégia de gestão de fornecedores por meio da incorporação progressiva de soluções tecnológicas voltadas para a otimização dos processos de compra, o fortalecimento da tomada de decisões e o aumento dos níveis de transparência e sustentabilidade em toda a cadeia de suprimentos.

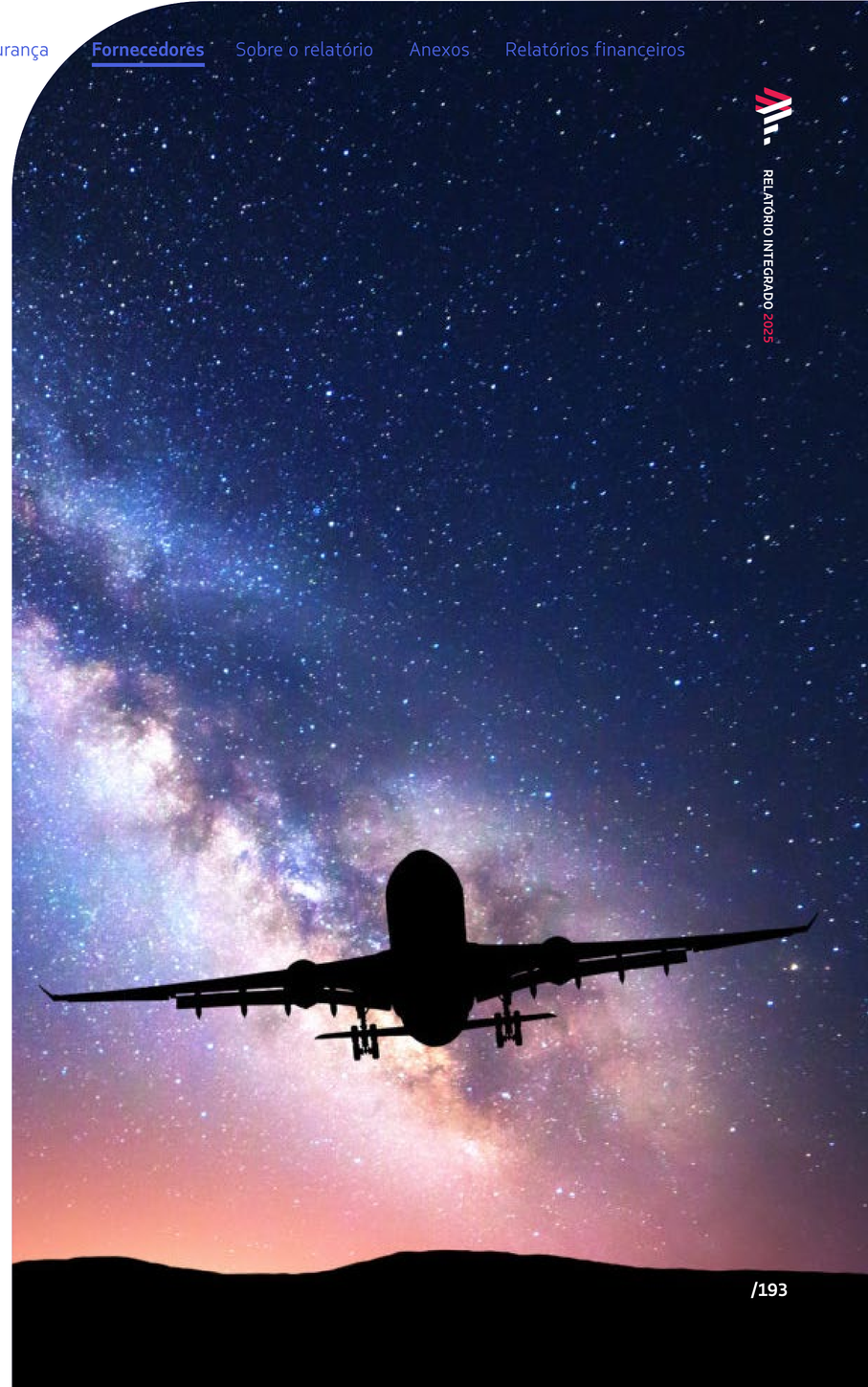
Nesse contexto, a adoção de ferramentas baseadas em inteligência artificial aprimorou a agilidade, a precisão e a eficiência dos processos de compras, facilitando uma gestão mais proativa em resposta à dinâmica do mercado. A evolução para uma abordagem de Aquisição 3.0 contribuiu para uma maior otimização operacional e para o fortalecimento do relacionamento com os fornecedores, promovendo práticas responsáveis e parcerias mutuamente benéficas.

Cúpula de Aquisição 2025

Ao longo de 2025, o grupo continuou a fortalecer as capacidades de suas equipes de Compras e Negociações, incorporando as principais lições aprendidas no Aquisição Summit LATAM 2025. Este evento explorou o papel da tecnologia como facilitadora do novo modelo de Aquisição, abordando a aplicação prática de inteligência artificial, automação avançada e orquestração digital nos processos de fornecimento e gestão de fornecedores.

A Cúpula destacou a transição do modelo de compras tradicional para um modelo mais proativo, baseado em dados, análises avançadas e IA generativa, onde o papel do comprador evolui para o de um orquestrador de valor, capaz de antecipar riscos, otimizar negociações e concentrar seus esforços em atividades estratégicas.

Além disso, foram apresentados casos e ferramentas focados na automatização e simplificação dos processos de compra, com impactos significativos na eficiência, conformidade e experiência de usuários internos e fornecedores.



Classificações

NCG 519: 6.2.III BUSINESS
GRI 2-6, 2-8

Para garantir uma gestão eficiente e resiliente da cadeia de suprimentos, o grupo LATAM definiu um modelo abrangente de segmentação de fornecedores com base no impacto nas operações, nos níveis de gastos e na exposição ao risco. Essa classificação permite priorizar os esforços de gestão e controle, identificando tanto os fornecedores críticos para a continuidade operacional quanto aqueles que representam uma parcela significativa dos gastos anuais

Além disso, os fornecedores são segmentados de acordo com seu nível de risco, o que permite a definição de ações diferenciadas para monitoramento, melhoria e construção de relacionamento, em linha com a abordagem de gestão responsável da cadeia de suprimentos.

Segmentação estratégica de fornecedores (Tabuleiro de xadrez)

Como parte da evolução do modelo de gestão, a ferramenta estratégica Tabuleiro de Xadrez foi incorporada em 2025. Essa ferramenta permite a segmentação de fornecedores, combinando sua relevância para o negócio com o nível de colaboração necessário. Esse modelo possibilita uma visão dinâmica do portfólio de fornecedores-chave e facilita a priorização de iniciativas, a definição de estratégias de relacionamento diferenciadas e o desenvolvimento de planos de ação específicos, incluindo iniciativas de melhoria ESG e desenvolvimento conjunto.

A integração do Chessboard fortaleceu a abordagem do programa Vendor 360, contribuindo para uma gestão mais proativa, colaborativa e de longo prazo, reforçando uma cadeia de suprimentos mais eficiente, resiliente e sustentável, alinhada aos objetivos estratégicos do grupo LATAM.



	2025	2024
	259	307
Intermediários terceirizados		
	180	164
Subcontratados		
	5,765	5,774
Fornecedores		
	138	145
Crítico		
	5,627	5,629
Não-crítico		
	391	308
Estratégico		
	5,374	5,466
Não-estratégico		

Em 2025, 23 fornecedores representaram individualmente 10% ou mais de sua categoria.

As classificações de fornecedores do grupo LATAM não são mutuamente exclusivas:

Classificação de fornecedores por tipo de vínculo

- ***Intermediários Terceirizados (TPIs)***

Esses são os fornecedores que interagem em nome do grupo LATAM com entidades governamentais e funcionários públicos, tanto em âmbito nacional quanto internacional.

- ***Subcontratados***

Trabalho realizado para um empregador denominado empreiteiro ou subempreiteiro, que executa obras ou serviços por conta própria e por sua conta e risco para uma empresa principal, proprietária da obra ou tarefa.

Classificação dos fornecedores com base nos gastos anuais

- ***Estratégicos***

Esses são fornecedores que têm um gasto anual superior a US$ 2 milhões ou que fazem parte dos 85% mais representativos do gasto anual (Fornecedores A e B).

Fornecedores A: Gastos anuais que representam 50% dos gastos ou são superiores a US$ 10 milhões.

Fornecedores B: Gastos anuais que representam entre 50% e 85% dos gastos ou que são superiores a US$ 2 milhões.

- ***Não estratégico***

Esses são fornecedores que têm um gasto anual inferior a US$ 2 milhões ou que fazem parte dos 15% restantes do gasto anual (Fornecedores C).

Classificação dos fornecedores de acordo com a criticidade na operação.

- ***Crítico***

Isso inclui todos os fornecedores cujos serviços teriam impacto nas operações caso fossem descontinuados.

C-críticos

Por outro lado, existem fornecedores críticos, mas não estratégicos, chamados fornecedores de nível C. Esses fornecedores gastam menos de US$ 2 milhões e são definidos como críticos porque podem afetar as operações caso sua cadeia de suprimentos seja interrompida.

- ***Não crítico***

Isso inclui todos os fornecedores cujos serviços não teriam um impacto significativo nas operações caso fossem descontinuados.

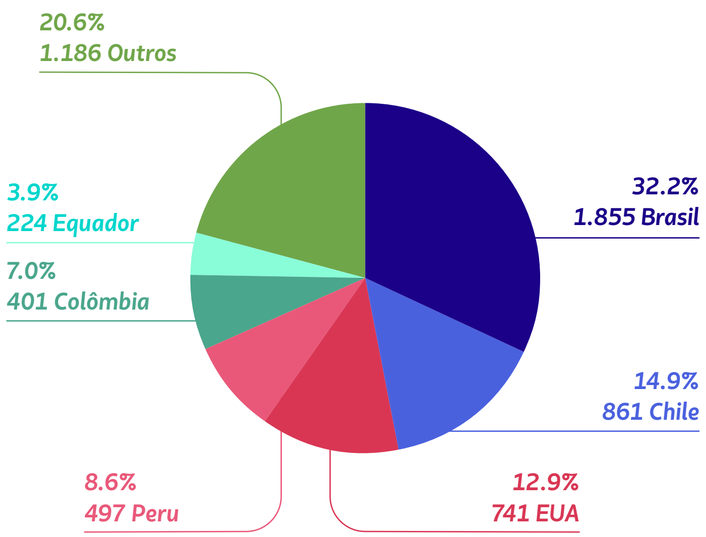
Distribuição por país em 2025
(Por número de fornecedores)

GRI 2-6

A distribuição de nossos fornecedores em 2025, de acordo com nossa classificação, é a seguinte:

5,765

Total de fornecedores



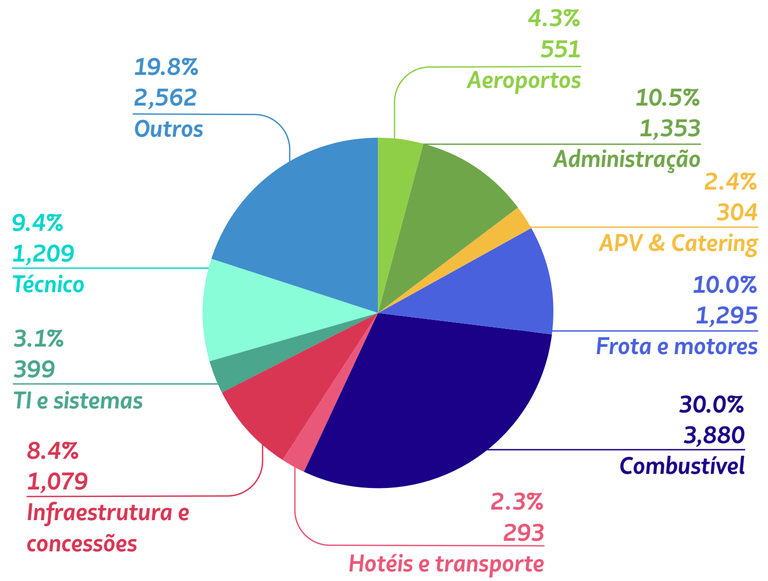
Distribuição por categoria em 2025
(Por valor de aquisição - us$mm)

GRI 2-6

A distribuição de fornecedores por categoria é a seguinte:

US$12,926 milhões

Valor das aquisições



SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

NCG N°519: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

1

Necessidade interna

Em consonância com as necessidades de aquisição decorrentes das diversas áreas, o grupo LATAM realiza cotações e licitações que são gerenciadas pelo Aquisição.

Assim, para a criação de qualquer fornecedor, o grupo realiza processos de due diligence por meio de um sistema especializado e, em caso de detecção de riscos, é coordenada uma análise específica da área de Compliance.

2

Seleção

Esse processo é realizado com especial atenção à transparência e imparcialidade, em linha com a Política de Compras, o Código de Conduta e as regulamentações de cada país.

Critérios considerados:

- Financeiros, técnicos e econômicos.
- Conflitos de interesse e outros aspectos de conformidade.
- Outras recomendações ambientais (Exemplo: certificações).



3

Avaliação

Após a assinatura do contrato, são realizadas revisões mensais para garantir o padrão esperado nos aspectos sociais, ambientais e de governança, que são abordados por meio de mecanismos específicos de conformidade e gestão de terceiros.

Além disso, há revisões adicionais com focos específicos dependendo da categoria do fornecedor.

4

Melhoria contínua

São realizadas auditorias documentais para determinados fornecedores, bem como auditorias in loco, como as que envolvem serviços terceirizados operando em diversos aeroportos. Caso sejam identificadas lacunas nas avaliações e/ou auditorias, planos de melhoria podem ser elaborados e monitorados para garantir sua implementação.

Vale destacar, neste âmbito, o caso do Brasil, onde existe um programa de gestão por terceiros, com assessoria externa especializada, que tem sido reforçado nos últimos tempos (ver mais em " Gestão por Terceiros: Caso Brasil").

Novos fornecedores em 2025

GRI 414-1

Os novos fornecedores são aqueles criados originalmente em uma afiliada do grupo LATAM (Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Espanha, Estados Unidos, Panamá, Peru e Uruguai).

	Nacionais	Estrangeiros
Número de novos fornecedores	*319*	*55*
Número de fornecedores que foram avaliados mas não selecionados	*0*	*0*
Número de novos fornecedores avaliados segundo critérios sociais e posteriormente selecionados	*100%*	*100%*
Percentual de novos fornecedores avaliados segundo critérios sociais como filtro de seleção	*100%*	*100%*

Seleção de fornecedores

CSA - SELEÇÃO DE FORNECEDORES

	2025
Número total de fornecedores significativos de nível 1 [1]	*5.765*
Percentagem do gasto total com fornecedores de nível 1 significativos [1]	*100%*
Número total de fornecedores significativos que não são de primeiro nível [2]	*0*

[1] *Nível 1: Fornecedores que fornecem diretamente para uma das empresas do grupo LATAM.*
[2] *Fornecedores de nível inferior (não-nível 1): Fornecedores que, por sua vez, são contratados por outras empresas fornecedoras para prestar serviços a uma das empresas do grupo LATAM.*
Nota: Consideram-se fornecedores significativos aqueles que representam uma elevada percentagem das despesas do grupo LATAM (estratégicos) e cujos serviços seriam descontinuados caso fossem interrompidos, causando um impacto.



Seleção

A seleção de fornecedores é um processo estratégico dentro da gestão da cadeia de suprimentos do grupo LATAM, com o objetivo de construir relacionamentos sólidos e colaborativos, alinhados às políticas e objetivos corporativos. Esse processo é gerenciado por equipes especializadas que realizam uma avaliação abrangente dos fornecedores ao longo de todo o seu ciclo de vida, com o apoio de sistemas tecnológicos e considerando critérios técnicos, econômicos, financeiros e de risco. O grupo não discrimina seus fornecedores com base em origem, setor ou tipo de insumo; no entanto, incorpora análises de risco específicas associadas a essas variáveis.

Nesse contexto, a área de Dados Mestres de Aquisição, em coordenação com a área de Compliance e o Centro de Excelência em Aquisição, realiza verificações mensais em todos os fornecedores que recebem pagamentos, utilizando plataformas de monitoramento externo especializadas para identificar alertas precoces em questões como conformidade regulatória, integridade, sustentabilidade e riscos financeiros, com foco especial em Intermediários Terceirizados (TPI).

Além disso, avaliações específicas são aplicadas a fornecedores expostos a riscos críticos — como aqueles relacionados a matérias-primas estratégicas ou com acesso a infraestrutura tecnológica — cujos casos de maior risco são analisados em conjunto e, quando apropriado, encaminhados aos órgãos internos de tomada de decisão para definir a continuidade da relação comercial, de acordo com os procedimentos internos e o Código de conduta.

Em 2025, um dos marcos mais relevantes na gestão da cadeia de suprimentos do grupo LATAM foi a incorporação formal de critérios de eficiência energética nos processos de aquisição, no âmbito do fortalecimento do seu Sistema de Gestão de Energia (SGE).

Nesse contexto, em 13 de novembro de 2025, foi aprovada e publicada a versão 2 do Procedimento PRO-SGA-LT-019, "Critérios de Eficiência Energética em Aquisições", que estabelece diretrizes obrigatórias para integrar considerações de eficiência energética na aquisição e contratação de bens, serviços e equipamentos com impacto no consumo de energia da empresa, tanto elétrica quanto de combustíveis.

Este progresso permitiu a consolidação de uma gestão mais sustentável da cadeia de suprimentos, garantindo que os critérios de eficiência energética sejam incorporados desde as especificações das licitações e comunicados formalmente a fornecedores e contratados, de modo que se tornem parte integrante de suas propostas técnicas e financeiras. Além disso, o procedimento reforça a responsabilidade de todas as áreas envolvidas na aquisição, contratação ou renovação de bens e serviços relacionados ao uso de energia.

A implementação deste procedimento responde tanto ao compromisso com a melhoria contínua da SGE quanto ao cumprimento do Regulamento da Lei nº 21.305 sobre Eficiência Energética, incorporando a eficiência energética na tomada de decisões da cadeia de suprimentos do grupo LATAM.

Avaliação

NCG N°519: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

Para garantir a conformidade com os padrões definidos pelo grupo LATAM, os fornecedores passam por processos de avaliação personalizados de acordo com sua função e nível de criticidade. Essas avaliações consideram aspectos de qualidade e desempenho financeiro, e incorporam critérios trabalhistas e de segurança, além de, a partir de 2024, variáveis de sustentabilidade relacionadas à economia circular. A frequência e o escopo dessas avaliações são ajustados de acordo com o tipo de fornecedor e as características da relação comercial.

Nesse contexto, durante o ano de 2025, o grupo LATAM fortaleceu seu modelo de avaliação de fornecedores, avançando na implementação de ferramentas que abrangem tanto as etapas de pré-negociação quanto o monitoramento contínuo durante o relacionamento comercial, com o objetivo de fortalecer a gestão de riscos e apoiar uma tomada de decisão mais informada na cadeia de suprimentos.

Nas fases iniciais, será desenvolvido o Sistema de Identificação e Avaliação de Fornecedores (SIEP), que permitirá a análise precoce de fornecedores potenciais e garantirá que apenas aqueles que atendam aos critérios definidos pela empresa participem dos processos de compra.

Em 2025, foi implementada uma solução com uma empresa terceirizada especializada, reforçando a revisão contínua dos fornecedores ativos por meio de cobertura global padronizada, monitoramento preventivo de riscos financeiros e maior rastreabilidade das informações.

Em conjunto, a SIEP e essa terceira parte especializada formarão um modelo abrangente de avaliação de fornecedores que fortalecerá a gestão preventiva de riscos, a conformidade com o Código de conduta e o desenvolvimento de relações comerciais responsáveis e sustentáveis.

Da mesma forma, os resultados das avaliações e auditorias realizadas durante o período deram origem a ações de melhoria e apoio aos fornecedores, principalmente com o objetivo de sanar as lacunas detectadas em questões trabalhistas e de segurança, entre outras normas relevantes.



Com a implementação deste modelo, o grupo passou de um modelo em que apenas 34% dos fornecedores tinham uma avaliação financeira, para um esquema projetado com uma cobertura próxima de 99%, reforçando a rastreabilidade e a gestão preventiva do risco financeiro em toda a cadeia de abastecimento.

Avaliação de fornecedores em 2025

NCG N°519 - 7.2.I E 7.2.II AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

	Nacionais	Estrangeiros	Total
Número de fornecedores avaliados	*5,055*	*710*	*5,765*
Número de fornecedores que foram avaliados segundo critérios de sustentabilidade	*5,055*	*710*	*5,765*
Percentagem de fornecedores avaliados em relação ao número total de fornecedores	*87.7%*	*12.3%*	*100%*

Avaliação de fornecedores com base em critérios de sustentabilidade em 2025

NCG Nº 519 - 7.2.III AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

	Nacionais	Estrangeiros
Percentual do total de compras anuais de fornecedores avaliados segundo critérios de sustentabilidade	*100%*	*100%*

Qualidade e finanças

No início da relação comercial, os fornecedores do grupo LATAM são submetidos a um processo de avaliação que considera critérios financeiros, due diligence, análise de partes relacionadas e antiguidade, a fim de verificar sua conformidade com as diretrizes vigentes da empresa.

No caso dos fornecedores de serviços técnicos, esse processo também inclui a validação pelo departamento de Qualidade do grupo LATAM, responsável por analisar as certificações exigidas para cada tipo de serviço e definir sua validade, garantindo a conformidade com os mais altos padrões de qualidade aplicáveis. Os principais padrões considerados incluem:

- FAA/OU EASA
- DGAC
- FAA AC 00-56

Compliance

Após a integração de um novo fornecedor e o início de uma relação comercial, o grupo realiza um monitoramento periódico daqueles fornecedores que efetuaram pagamentos no mês anterior, mas que não foram avaliados nos últimos doze meses. Esse monitoramento é realizado por meio de uma plataforma especializada de terceiros, que permite a análise de alertas relacionados a riscos sociais, ambientais, legais e de governança.

Quando são identificados indicadores de risco, os casos são encaminhados ao departamento de Compliance para análise aprofundada. Dependendo da natureza e da gravidade da constatação, podem ser definidas medidas de mitigação, incluindo a implementação de planos de ação, a suspensão de pagamentos ou, em situações mais graves, a revisão da continuidade do contrato. Esse processo visa garantir a conformidade contínua com as diretrizes de Compliance do grupo LATAM e a gestão responsável de sua cadeia de suprimentos.

Este processo é complementado pelo Programa de Avaliação de Compliance de Terceiros/Fornecedores, conduzido pela Compliance e reforçado ao longo de 2025, cujo objetivo é avaliar o nível de maturidade dos programas de compliance dos fornecedores do grupo LATAM, incorporando a conformidade regulatória como critério fundamental nos processos de contratação e gestão de riscos de terceiros.

Este sistema, desenvolvido com o apoio de uma consultoria externa especializada, incorpora processos de due diligence, questionários estruturados e análises de fontes públicas. Isso permite a classificação dos fornecedores de acordo com seu nível de risco e uma verificação mais aprofundada de suas práticas de conformidade por meio da coleta de evidências específicas. Juntas, essas iniciativas fortalecem a due diligence, melhoram a rastreabilidade de riscos e consolidam um sistema de controle robusto, garantindo que os fornecedores do grupo LATAM operem sob altos padrões éticos, regulatórios e legais, e promovendo uma gestão da cadeia de suprimentos responsável e transparente.

No caso dos fornecedores de serviços técnicos, esse processo também inclui a validação pelo departamento de Qualidade do grupo LATAM, responsável por analisar as certificações exigidas para cada tipo de serviço e definir sua validade, garantindo a conformidade com os mais altos padrões de qualidade aplicáveis.

Aspectos relacionados ao trabalho e segurança no local de trabalho

No Chile, a equipe de Segurança do Trabalho da LATAM, em coordenação com a Associação Chilena de Segurança (ACHS), implementa um programa sistemático de avaliações in loco e auditorias documentais com o objetivo de fortalecer a prevenção de riscos ocupacionais em suas operações e nas de seus fornecedores. Essas avaliações são realizadas em diversos aeroportos do país e têm como foco a verificação das condições de trabalho, a identificação de riscos críticos e a garantia do cumprimento das normas vigentes de saúde e segurança, incluindo o Decreto Supremo nº 594.

As inspeções no local são complementadas por auditorias documentais dos fornecedores regulares do grupo, realizadas em conformidade com a legislação chilena aplicável e o Regulamento Especial para Empresas Contratadas e Subcontratadas. A documentação exigida inclui, entre outros, certificados de filiação a órgãos de gestão e taxas, contratos de prestação de serviços, atas e programas trimestrais da Comissão Conjunta de Saúde e Segurança , estatísticas de acidentes, políticas de segurança de máquinas e registros relacionados aos programas PREXOR (ruído) e UV (radiação ultravioleta).

A ACHS realiza revisões periódicas dessas informações e emite relatórios de acompanhamento que permitem identificar lacunas, orientar a implementação de ações corretivas e fortalecer a gestão preventiva de fornecedores, contribuindo para a melhoria contínua da segurança e saúde ocupacional.

Da mesma forma, em outros países onde o grupo LATAM opera, são realizadas auditorias para verificar a conformidade com as normas locais de trabalho e segurança, como as normas NR no Brasil ou o Sistema Geral de Segurança e Saúde Ocupacional na Colômbia. Para esses processos, a empresa conta com entidades especializadas em cada país, garantindo avaliações rigorosas e consistentes, alinhadas aos marcos regulatórios locais.

Além disso, o grupo LATAM implementou controles para a gestão de terceiros, principalmente a aplicação do Índice de Práticas Seguras (IPS). Este indicador baseia-se em observações comportamentais realizadas em campo por especialistas em segurança do trabalho, que permitem a identificação e prevenção de condições de risco, sendo mensurado mensalmente.

Durante o ano de 2025, foi obtida uma amostra de 15 fornecedores em nível empresarial, atingindo um total de 2.246 IPS realizados, o equivalente a 27.015 pessoas observadas.

Além disso, as taxas de lesões são monitoradas para um grupo de 40 fornecedores corporativos, que representam aproximadamente 80% dos fornecedores mais críticos nas áreas de Aeroporto, Carga, Manutenção, Segurança e Infraestrutura.

Por fim, vale ressaltar que cada filial e escritório regional aplica sua própria gestão local na administração de terceiros, o que inclui atividades como reuniões de acompanhamento, investigação de acidentes, implementação de planos de ação corretiva e outras práticas alinhadas às diretrizes corporativas sobre segurança e saúde ocupacional.



Segurança da informação

As equipes de Cibersegurança do grupo LATAM realizam avaliações específicas para gerenciar os riscos associados às práticas de cibersegurança de seus fornecedores. Essas avaliações são aplicadas antes da contratação e periodicamente ao longo da relação comercial, com o objetivo de classificar o nível de risco tecnológico e monitorar sua evolução ao longo do tempo.

O processo inclui a aplicação de questionários com requisitos de comprovação documental, como certificações e normas reconhecidas internacionalmente (SOX, PCI-DSS, IATA, ISO, entre outras). Os principais fatores analisados incluem riscos tecnológicos e de cibersegurança, conformidade com normas, proteção de dados pessoais, disponibilidade de alternativas, impacto na continuidade dos negócios e relevância contratual.

Em termos de estrutura contratual, a exigência de evidências externas foi reforçada por meio de auditorias independentes e certificações reconhecidas (por exemplo, SOC 2 Tipo II e AOCs para conformidade com PCI).

Com base nos resultados dessas avaliações, os processos de controle e os mecanismos de monitoramento aplicáveis a cada fornecedor são ajustados. Em 2025, uma ferramenta sofisticada foi integrada para permitir o monitoramento contínuo da postura de segurança dos fornecedores e a geração de alertas precoces, evoluindo de avaliações estáticas para uma abordagem dinâmica. Para fornecedores de tecnologia e sistemas, a avaliação é complementada pela aplicação de frameworks como NIST 800-161 e ISO 27001, juntamente com validações SOX e PCI-DSS, garantindo o alinhamento com as melhores práticas internacionais em gestão de riscos de cibersegurança.

Além disso, durante esse período, a área de Cibersegurança reforçou sua avaliação de fornecedores vinculados aos sistemas críticos do grupo por meio de pesquisas destinadas a identificar e reduzir as lacunas de segurança da informação. Essa abordagem incorpora não apenas o desempenho individual dos fornecedores, mas também os riscos associados aos contextos regulatório, comercial e geopolítico que podem afetar a continuidade e a competitividade da cadeia de suprimentos. Em consonância com a política global de privacidade, qualquer fornecedor subcontratado que processe dados pessoais deve cumprir rigorosamente as diretrizes de privacidade da América Latina, limitando o acesso às informações ao estritamente necessário para o cumprimento de obrigações legais ou contratuais.

Fortalecimento do Modelo de Gestão de Riscos de Terceiros (TPRM)

Durante 2025, o grupo LATAM fortaleceu seu modelo de TPRM incorporando um sistema de classificação de fornecedores baseado em risco, critérios de avaliação mais robustos e uma abordagem de monitoramento contínuo da postura de segurança. Também foram feitos avanços na avaliação de ferramentas com automação e inteligência artificial, e o marco contratual foi reforçado pela incorporação de cláusulas de cibersegurança, privacidade e proteção de dados alinhadas às políticas corporativas e ao Código de Conduta para Fornecedores e Intermediários Terceirizados. Além disso, foram feitos progressos na iniciativa em andamento GDI-627 para adotar uma plataforma abrangente de TPRM com capacidades de automação e IA, com implantação e conclusão finais projetadas para o terceiro trimestre de 2026. Esta implementação visa aumentar a cobertura de avaliação de fornecedores de 30% para 65% e reduzir os tempos de revisão de questionários de segurança de uma hora para 20 minutos por avaliação.



Programa de Compliance para Fornecedores e Intermediários Terceirizados (TPIS)

Foco estratégico e governança ESG

Ao longo de 2025, o Programa de Avaliação de Compliance de Terceiros e Fornecedores do grupo LATAM foi mantido e fortalecido. Essa iniciativa faz parte do pilar de Governança dentro da abordagem ESG da empresa. Seu objetivo é avaliar o nível de maturidade dos programas de conformidade de fornecedores e intermediários terceirizados (TPIs), incorporando a conformidade regulatória como critério prioritário na gestão de riscos de terceiros e nos processos de compras.

O programa teve início em 2023 com fornecedores locais no Brasil e foi expandido para todo o grupo em 2024, incluindo indicadores de desempenho estratégicos e críticos, consolidando-se como uma ferramenta fundamental para o fortalecimento da tomada de decisões e da due diligence na cadeia de suprimentos. Para sua implementação, o grupo LATAM conta com o apoio de uma consultoria externa, que realiza avaliações por meio de processos de due diligence e questionários específicos, possibilitando a identificação sistemática de riscos de compliance e níveis de maturidade.

A missão do Programa de Compliance da LATAM Airlines é manter um sistema abrangente e rigoroso de registro e controle, garantindo que os fornecedores operem de acordo com altos padrões éticos, regulatórios e legais. Essa abordagem reforça o compromisso do grupo com a transparência, a integridade e a responsabilidade corporativa, e posiciona o programa como um componente estrutural da governança ESG e da gestão de riscos de terceiros, sob a supervisão da Diretoria Executiva, por meio da Compliance, e com responsabilidades operacionais claramente definidas para as áreas de Compliance e Gestão de Terceiros.

Execução operacional e controle de riscos

Durante o ano de 2025, o programa avançou em sua fase de implementação com a aplicação de novos questionários elaborados para complementar as informações coletadas nas etapas anteriores e verificar com mais precisão as práticas de conformidade dos fornecedores avaliados. Na primeira fase, as respostas obtidas foram combinadas com uma revisão de fontes públicas e reportagens da mídia, com o objetivo de identificar indícios de irregularidades e classificar os fornecedores de acordo com seu nível de risco de não conformidade.

Com base nesses resultados, o foco durante esse período foi coletar informações adicionais sobre como os fornecedores gerenciaram internamente as situações identificadas, bem como obter evidências concretas para comprovar a implementação e a eficácia de seus programas de conformidade. Esse processo fortaleceu a diligência prévia, melhorou a rastreabilidade de riscos e aprimorou a tomada de decisões relacionadas à continuidade do fornecimento e à contratação.

Um exemplo que corrobora o exposto acima é a equipe de Gestão de Terceiros no Brasil, que continuou a fortalecer seu modelo de controle por meio de um processo de auditoria documental estruturado em três pilares: governança, estrutura e operações. Esse modelo inclui a atuação de comitês internos em diversos níveis, a implementação de uma Política de Gestão de Terceiros baseada em uma matriz de riscos e a utilização de indicadores-chave de desempenho para monitorar fluxos de trabalho, conformidade contratual e acompanhamento de ações corretivas. A operacionalização se baseia em um ciclo contínuo de gestão de riscos, que permite a identificação, classificação e resolução de não conformidades por meio de ferramentas como matrizes de severidade, processos anuais de recertificação e comunicação constante em fóruns e comitês.

Além disso, o modelo incorpora módulos específicos de auditoria documental, como a aprovação anual focada na análise financeira e jurídica de fornecedores, e auditorias trabalhistas mensais destinadas a verificar o cumprimento das obrigações legais em matéria trabalhista. Todo o processo é realizado em conformidade com o Procedimento de Gestão de Riscos de Terceiros, garantindo uma metodologia coerente e consistente com os padrões corporativos do grupo LATAM.

Auditorias ambientais no local e reforço da diligência prévia.

Durante o ano de 2025, a equipe de Gestão Ambiental implementou um programa de auditoria ambiental in loco para avaliar a conformidade com os padrões ambientais corporativos e as regulamentações aplicáveis às operações do grupo LATAM e seus fornecedores estratégicos. Essas auditorias foram conduzidas tanto por equipes internas quanto por entidades externas independentes para garantir objetividade, rigor técnico e rastreabilidade nos processos de avaliação.

As entidades externas participantes incluíram a IATA, o Bureau Veritas, a sede global da ACS e uma empresa credenciada pelo Ministério da Energia do Chile, todas as quais realizaram avaliações diretas em diversas instalações do grupo. Essas avaliações permitiram verificar o desempenho ambiental das operações, bem como identificar lacunas e oportunidades de melhoria.

Além disso, a equipe de Gestão Ambiental desenvolveu avaliações documentais com base em marcos regulatórios e sistemas de gestão reconhecidos internacional e nacionalmente, incluindo o Manual de Normas de Avaliação Ambiental da IATA (IEnvA), o Módulo de Energia da Avaliação Ambiental da IATA, as normas ISO 14001 e ISO 50001, a Análise de Contexto do Sistema de Gestão Ambiental do grupo LATAM (FOR-SGA-LT-017.2), bem como a Lei nº 21.305 do Chile e o Decreto nº 28/2022 do Ministério da Energia. Esse trabalho fortaleceu o Sistema de Gestão Ambiental e consolidou o alinhamento do grupo LATAM com a legislação vigente e as melhores práticas internacionais.

No período de 2024 a 2025, a LATAM realizou auditorias externas em 94% das operações nos cinco principais centros do grupo, incluindo fornecedores críticos do ponto de vista ambiental.

Em paralelo, a equipe de Gestão de Terceiros avançou no fortalecimento de seu modelo de gestão, incorporando auditorias documentais e implementando um programa de auditoria in loco baseado em riscos. Esse programa inclui avaliações não anunciadas, selecionadas por meio de amostragem orientada a riscos, e abrange questões trabalhistas e sociais, como trabalho forçado, jornadas de trabalho excessivas, emprego informal, uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) e condições de trabalho. Sua aplicação permite complementar a revisão documental com verificações in loco diretas, fortalecendo a devida diligência em toda a cadeia de suprimentos.

Estudo de Caso Piloto 2025. Em fevereiro de 2025, foi realizada uma auditoria piloto in loco em uma empresa de transporte. Essa avaliação identificou riscos operacionais relevantes, acelerou a implementação de ações corretivas e aprimorou a metodologia do programa de auditoria in loco.

FORNECEDOR 360

Ao longo de 2025, o programa Vendor 360 foi mantido e consolidado, uma iniciativa estratégica do grupo LATAM iniciada em 2023 com o objetivo de fortalecer o relacionamento com seus fornecedores estratégicos e promover melhorias conjuntas de natureza operacional e comercial, gerando valor para ambas as partes.

O programa inclui visitas anuais de fornecedores estratégicos, durante as quais os principais contratos e serviços são revisados, o desempenho geral é avaliado e oportunidades de otimização e melhoria contínua são identificadas. Essas reuniões reúnem executivos-chave dos fornecedores, as equipes de negociação do grupo e os usuários internos responsáveis pela gestão de serviços, promovendo o diálogo direto e uma compreensão compartilhada dos desafios e oportunidades.

Em 2025, a agenda de trabalho do programa continuou focada em questões-chave para o desenvolvimento da cadeia de suprimentos, como crescimento operacional, incorporação de novas tecnologias e inteligência artificial, sustentabilidade e eficiência operacional, entre outros aspectos estratégicos relevantes para o negócio.

Dessa forma, o Vendor 360 continua a se consolidar como uma ferramenta essencial de Fornecedores para fomentar relacionamentos de longo prazo com fornecedores estratégicos, impulsionar a inovação, aprimorar a comunicação e fortalecer a eficiência operacional da cadeia de suprimentos na América Latina.



DIRETRIZES

NCG 519: 5.9 POLÍTICA DE SUBCONTRATAÇÃO
GRI 3-3, 2-24, 205-2

A gestão de fornecedores do grupo baseia-se num conjunto de diretrizes destinadas a salvaguardar a qualidade do fornecimento, a transparência, a competitividade, o cumprimento das normas vigentes, a segurança e outros aspetos estratégicos que regem os processos de fornecimento.

Nesse contexto, a Política de Compras, documento que define as diretrizes da América Latina para os processos de aquisição, foi atualizada em 2024. Essa atualização incorporou ajustes elaborados para reforçar as recomendações alinhadas aos objetivos e metas estratégicas do grupo.

As políticas estabelecem expectativas claras para os fornecedores do grupo, que são comunicadas por meio de instrumentos contratuais, reuniões periódicas de relacionamento e, no caso de fornecedores estratégicos e críticos, por meio de um diálogo direto conduzido conjuntamente pelas áreas comercial e de usuários.

Da mesma forma, as equipes de Planejamento e Suporte de Aquisição são responsáveis por manter as políticas e os procedimentos internos atualizados e por disseminá-los de forma eficaz, contribuindo assim para mitigar os riscos associados aos processos de negociação e compra, bem como para salvaguardar a integridade e a eficiência na contratação de fornecedores do grupo LATAM.

Fornecedores e Intermediários Terceiros (ITT)

Em linha com seu compromisso com a sustentabilidade, o respeito aos direitos humanos e o cumprimento das normas anticorrupção, de conflito de interesses e de livre concorrência, o grupo LATAM incentiva seus fornecedores e terceiros a aderirem ao Código de conduta para Fornecedores e Intermediários Terceirizados (TPIs) em todos os países onde opera.

Este Código estabelece os princípios e padrões mínimos que devem orientar as ações dos fornecedores e terceiros intervenientes na sua relação com o grupo, servindo como um quadro de referência comum para uma conduta ética e responsável, em conformidade com a legislação vigente.

Diretrizes fundamentais do Código de conduta para Fornecedores e Intermediários Terceirizados (TPIs):

- Compliance com as leis de livre concorrência aplicáveis
- Normas e práticas trabalhistas
- Saúde e segurança
- Marcas registradas, propriedade intelectual, segurança cibernética e proteção de dados
- Conformidade ambiental e responsabilidade social
- Direitos humanos
- Anticorrupção e prevenção do crime

Políticas para subcontratados

No processo de seleção de subcontratados cujos funcionários venham a prestar serviços em suas instalações, a LATAM definiu diretrizes específicas que regulamentam sua contratação. Essas diretrizes são incorporadas como requisitos obrigatórios nos documentos de licitação e estabelecem claramente as responsabilidades que os prestadores de serviços devem cumprir, garantindo a conformidade com o marco legal e regulamentar aplicável aos seus funcionários.

A abordagem adotada pelo grupo considera, entre outros aspectos, o cumprimento das obrigações relativas à remuneração, benefícios dos funcionários, segurança social, prevenção de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais, bem como condições de higiene e segurança, sempre em conformidade com a legislação local. Esses requisitos são formalizados nos contratos firmados com os fornecedores, que incluem um anexo específico detalhando as obrigações trabalhistas exigidas. O método para verificar se os fornecedores cumprem essas normas é detalhado na seção " Segurança no Trabalho" deste capítulo.

Estas diretrizes não fazem parte de uma política formal aprovada pelo conselho.

Política de compras

Ao longo de 2025, o grupo LATAM continuou a consolidar seu marco regulatório para compras com base na nova versão da Política Operacional de Compras, publicada em 2024, que fortaleceu a padronização, a transparência e a rastreabilidade dos processos de compras em nível corporativo.

Esta política define a classificação interna de fornecedores críticos e não críticos, estabelece as funções e responsabilidades das diversas equipes de Fornecedores, juntamente com seus respectivos Acordos de Nível de Serviço (ANS), e regulamenta aspectos-chave como restrições a compras direcionadas e processos de conformidade. Ela também estabelece diretrizes claras sobre as responsabilidades dos compradores ao longo do processo de compras, incluindo a comunicação dos prazos de resposta aos usuários internos, contribuindo assim para uma gestão mais transparente e previsível.

Em termos de sustentabilidade, a Política de Aquisição incorpora diretrizes recomendadas a serem consideradas tanto nos processos de licitação quanto na aquisição de materiais, promovendo critérios associados à economia circular, como Zero Resíduos, reciclabilidade de materiais e certificações, entre outros. Nesse contexto, durante o ano de 2024, as equipes de Fornecedores foram treinadas no uso de uma matriz de critérios de seleção disponível no Portal de Procedimentos de Aquisição, elaborada para integrar de forma consistente essas diretrizes aos processos de avaliação e adjudicação.

Durante o ano de 2025, o grupo aprofundou a integração de critérios ESG em seus processos de seleção e premiação de fornecedores, com ênfase particular no componente ambiental e, especificamente, na eficiência energética. Nesse contexto, foi implementada a Revisão 2.0 do Procedimento PRO-SGA-LT-019, "Critérios de Eficiência Energética em Aquisições". Este procedimento estabelece diretrizes para a incorporação de critérios de eficiência energética como parte da avaliação técnica de fornecedores na contratação de bens, serviços e equipamentos que impactam o consumo de energia da empresa.

Esses critérios são considerados desde a definição inicial das especificações da licitação e são comunicados formalmente aos fornecedores e contratados, de modo que passem a integrar suas propostas técnicas e financeiras. Essa abordagem favorece a seleção de fornecedores com melhor desempenho em eficiência energética e maior alinhamento com os objetivos do Sistema de Gestão de Energia (SGE), fortalecendo, assim, a tomada de decisões mais sustentáveis em toda a cadeia de suprimentos.

Dessa forma, a Política de Compras do grupo LATAM reforça sua contribuição para a sustentabilidade, a melhoria contínua e o cumprimento da Lei nº 21.305 sobre Eficiência Energética, integrando progressivamente os critérios ESG como eixo transversal nos processos de compras e contratação.



POLÍTICAS DE PAGAMENTO

NCG 519: 7.1.I, 7.1.II, 7.1.III, 7.1.IV E 7.1.V PAGAMENTO A FORNECEDORES

A Política de Pagamentos da LATAM é aplicada uniformemente a todos os seus fornecedores, estabelecendo os prazos de pagamento conforme acordado contratualmente. Nesse contexto, a empresa monitora o cumprimento dos prazos de pagamento acordados, que geralmente são de 90 dias. Para pequenas e médias empresas (PMEs), o cumprimento das normas vigentes em cada país é garantido, de acordo com as políticas específicas definidas pelas afiliadas da LATAM.

Ao longo de 2024, o grupo continuou a otimizar sua plataforma de recebimento, digitalização e contabilidade de faturas, visando consolidar um sistema de gestão de pagamentos centralizado e eficiente. Durante esse período, esse processo foi implementado com sucesso em 100% das faturas. Após o lançamento da nova plataforma, foram implementadas iniciativas para aprimorar a comunicação com os fornecedores em todo o ciclo de pagamento, incluindo notificações automáticas por e-mail após o recebimento da fatura e comunicações subsequentes detalhando os pagamentos, com datas e valores associados a cada documento.

Cabe ressaltar que o grupo LATAM não define um prazo máximo padrão para pagamento de seus fornecedores, mas sim avalia seu desempenho com base no cumprimento pontual das condições de pagamento previamente acordadas em cada contrato.

Por fim, durante o ano de 2025, 57 contratos foram registrados no "Registro de Contratos com Condições de Pagamento Excepcionais" do Ministério da Economia do Chile.

Pagamento a fornecedores em 2025

	Tipo de Fornecedor	***Segmento de dias do calendário***		
		Até 30 dias	***Entre 31 e 60 dias***	***Mais de 60 dias***
Número de Faturas Pagas	*Nacional*	*165,389*	*64,069*	*74,540*
	Estrangeiro	*36,527*	*49,069*	*65,376*
	Total	***201,916***	***113,138***	***139,916***
Valor total em milhões de dólares americanos (MM US$)	*Nacional*	*5,998*	*914*	*929*
	Estrangeiro	*3,513*	*674*	*896*
	Total	***9,512***	***1,588***	***1,825***
Valor total em milhões de dólares (MM$)[1]	*Nacional*	*5,441,756*	*829,323*	*842,500*
	Estrangeiro	*3,186,965*	*611,589*	*813,104*
	Total	***8,628,721***	***1,440,913***	***1,655,604***
Número de Fornecedores	*Nacional*	*3,507*	*2.498*	*3,111*
	Estrangeiro	*832*	*766*	*1,018*
	Total	***4,339***	***3,264***	***4,129***

O grupo LATAM não incorreu em quaisquer juros por atraso de pagamento relacionados às faturas emitidas.

[1] *Os valores em pesos chilenos são calculados com base na taxa de câmbio de 31 de dezembro de 2025, equivalente a 907,13 pesos por dólar.*

Instantâneo

CSA - SELEÇÃO E AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES

	2022	2023	2024	2025
GRI 414-1, 414-2, 308-1, 308-2				
Cadeia de abastecimento				
Número total de fornecedores do grupo LATAM em 31 de dezembro	*6,190*	*5,557*	*5,774*	*5,765*
Fornecedores Críticos[1]				
Participação na base de fornecedores (%)	*7%*	*5%*	*3%*	*2%*
Participação de fornecedores críticos no volume de compras (%)	*95%*	*69%*	*63%*	*48%*
Identificação de riscos potenciais				
Fornecedores analisados segundo critérios de sustentabilidade[2]				
NCG 519: 7.2 AVALIAÇÃO DE FORNECEDORES	*6,190*	*5,557*	*5,774*	*5,765*
% do número total de fornecedores analisados[2]	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
% do total de compras[2]	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*
Fornecedores (ITTs) considerados de alto risco em aspectos de Compliance[3]	*369*	*185*	*307*	*259*
Fornecedores auditados (Segurança no trabalho em aeroportos chilenos)	*53*	*48*	*48*	*N/A[6]*
Fornecedores com planos de mitigação acordados (%)	*91%*	*94%*	*69%*	*N/D[6]*
Planos de ação definidos com base nas auditorias	*186*	*445*	*200*	*N/D[6]*
Contratos rescindidos por descumprimento	*0*	*0*	*0*	*N/D[6]*
Pagamento aos fornecedores				
NCG 519: 7.1 PAGAMENTO A FORNECEDORES				
% de faturas pagas em até 30 dias - Nacionais	*81%*	*65%*	*61%*	*54%*
% de faturas pagas em até 30 dias - Estrangeiros	*63%*	*51%*	*33%*	*24%*

N/A: Não disponível.

[1] Contratos acima de US$ 1 milhão. Fornecedores que negociam com órgãos governamentais em nome do grupo LATAM ou que fornecem à operação itens essenciais ou de difícil substituição.

[2] As avaliações detalhadas na seção "Compliance", sob o título "Avaliação" deste capítulo, são consideradas.

[3] O número de fornecedores de TPI que poderiam representar um risco foi relatado. 100% desses casos foram avaliados por Compliance e nenhum evento de risco real foi relatado.

[4] Informações referentes exclusivamente a empresas contratantes do Chile.

[5] Um fornecedor não compareceu à auditoria. Foi prestado apoio a todos os 45 fornecedores para auxiliar na implementação de seus planos de ação e mitigação.

[6] As auditorias consistem na análise de informações de anos anteriores, com foco em saúde e segurança ocupacional. As auditorias de 2025 serão realizadas durante março e abril de 2026, e seus resultados estarão disponíveis ainda naquele ano.

SOBRE O RELATÓRIO

11

211 *ANÁLISE DE DUPLA MATERIALIDADE*

214 *ÍNDICE DE CONTEÚDO GRI E SASB*

219 *ÍNDICE NORMA GERAL Nº 519*

220 *GLOSSÁRIO*

221 *VERIFICAÇÃO EXTERNA*



ANÁLISE DE DUPLA MATERIALIDADE

NCG 519: 3.1 QUADRO DE GOVERNANÇA
GRI 2-14, 2-29, 3-1, 3-2

Em 2023, o grupo LATAM atualizou sua lista de temas materiais em sustentabilidade. Pela primeira vez, esse processo foi realizado seguindo as diretrizes de dupla materialidade, metodologia promovida pelo European Sustainability Reporting Standards (ESRS), com o objetivo de adotar as melhores práticas em relatórios e indicadores de sustentabilidade.

A abordagem da dupla materialidade implica que as empresas devem divulgar não apenas os impactos que sua atividade têm na sociedade, no meio ambiente e nos sistemas de governança, mas também como esses aspectos podem afetar a própria empresa em termos de seu desenvolvimento, desempenho e posição. Em outras palavras, considera tanto a influência que a empresa exerce sobre seu ambiente e stakeholders (materialidade do impacto), quanto a influência que esse ambiente pode ter sobre a própria empresa (materialidade financeira).

Durante 2024, a área de Sustentabilidade e Assuntos Corporativos revisou o exercício e decidiu manter os resultados anteriores da matriz, tópicos materiais e lista de riscos, oportunidades e impactos. Uma nova atualização do estudo está prevista para o próximo período, seguindo a metodologia e suas atualizações relevantes.
A seleção de conteúdo para o Relatório Anual LATAM 2024 foi baseada nos temas materiais considerados mais relevantes, os quais são apresentados na dupla matriz de materialidade incluída neste relatório.

[1] *A metodologia proposta pelo ESRS orientou o processo de elaboração do relatório de dupla materialidade. No entanto, os requisitos de divulgação ainda representam uma oportunidade que poderá ser explorada nos futuros Relatórios Anuais do grupo LATAM.*

Processo

Etapa 1: Identificação de impactos, riscos e oportunidades (RIOs)

Foi realizado um diagnóstico exaustivo para criar uma lista de impactos positivos e negativos da organização em seu entorno (meio ambiente e sociedade), bem como riscos e oportunidades para o desenvolvimento do negócio. Esta lista foi compilada com base em informações internas e externas, o que permitiu reunir as experiências do grupo LATAM, bem como a visão de seus stakeholders e casos de referência do setor aéreo. Além disso, esta lista incluiu RIOs da operação e cadeia de valor do grupo LATAM.

- ***Informações Internas:*** Analisaram-se as documentações estratégicas da empresa, como políticas e processo se mais de 30 líderes especialistas de vários departamentos foram entrevistados.

- ***Informações Externas:*** Avaliaram-se resultados de pesquisas realizadas com stakeholders (clientes, funcionários e acionistas, entre outros); representantes desses grupos foram entrevistados; benchmarking foi realizado com players do setor aéreo; e padrões e índices de sustentabilidade foram examinados, enquanto outras fontes, como notícias e mídias sociais, também foram analisadas.

Etapa 2: Avaliação de Impacto e Construção de Tópicos Materiais

- ***Workshops:*** Foram realizados workshops com representantes de diferentes países e áreas da empresa para avaliar impactos, riscos e oportunidades de acordo com fatores de severidade e probabilidade.

- ***Agrupamento:*** Esses impactos, riscos e oportunidades foram agrupados em subtópicos e depois em temas materiais.
Os impactos, riscos e oportunidades foram avaliados com base em sua severidade, em uma escala de um a cinco para cada um dos fatores: escala, escopo e irremediabilidade (este último apenas para riscos ou impactos negativos). Da mesma forma, a avaliação considerou a probabilidade, também em uma escala de um a cinco. Além disso, um limite de materialidade foi estabelecido para definir os impactos, riscos e oportunidades mais importantes, que foram então agrupados para construir os tópicos materiais.

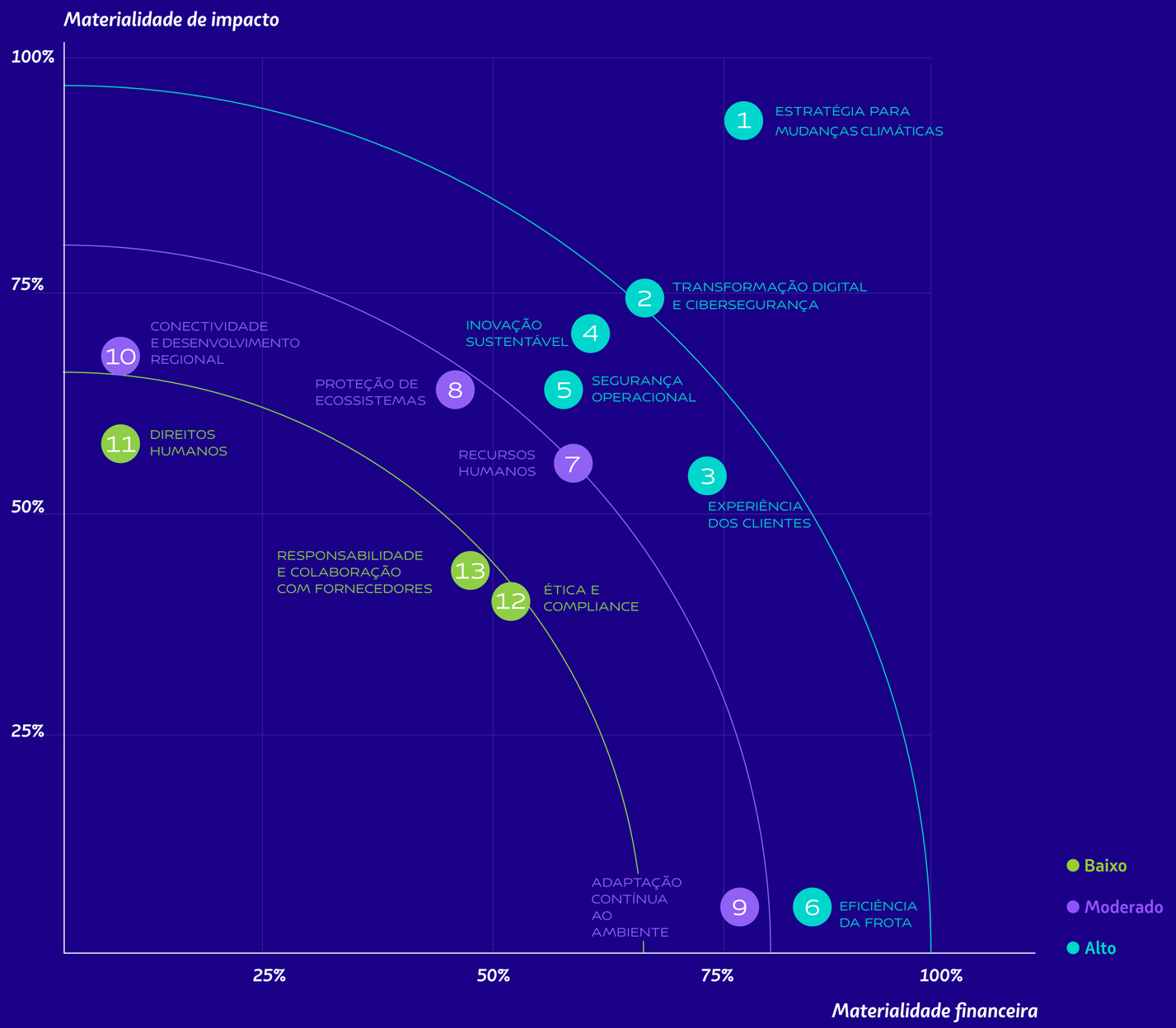
Etapa 3: Priorização dos tópicos materiais e elaboração da matriz final

A priorização dos tópicos materiais e o desenvolvimento da matriz final foram feitos por meio de um processo minucioso de avaliação, priorização e validação.

- ***Avaliação e priorização:*** A avaliação de impactos, riscos e oportunidades permitiu priorizar os temas materiais em uma matriz de dupla materialidade.

- ***Validação:*** Esta matriz foi validada pelo Diretor de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade, pelo Diretor de Auditoria Interna, Riscos e Controle e, por último, pelo CEO da LATAM Airlines Group S.A.

Cabe destacar que o grupo LATAM revisa anualmente a necessidade de atualização de seus temas materiais para se adaptar de forma ágil às constantes mudanças do ambiente, mantendo sempre o foco na melhoria contínua em sua gestão de sustentabilidade.



Temas materiais

Nº 1 Estratégia para mudanças climáticas

O grupo LATAM busca mitigar o impacto no clima, garantindo a continuidade e a resiliência de suas operações por meio da implementação de medidas de adaptação às mudanças climáticas.

N°2 Transformação digital e cibersegurança

Dado o desenvolvimento tecnológico e a transformação digital em curso, os esforços do grupo LATAM se concentram na gestão da informação e no fortalecimento da segurança para manter a proteção de seus sistemas e operações contra qualquer violação de segurança. Desta forma, a privacidade da informação é incorporada como prioridade para a proteção dos dados pessoais de clientes e funcionários.

N°3 Experiência dos clientes

O grupo LATAM foca em oferecer uma experiência gratificante por meio de seus serviços, priorizando a adaptabilidade para atender aos vários requisitos de cada tipo de cliente. No negócio de Carga, o grupo LATAM se esforça para garantir que ela carga chegue no prazo e em condições ideais.

N°4 Inovação sustentável

O grupo LATAM pretende ser referência na indústria da aviação por meio da implementação e disseminação de soluções de ponta em questões de sustentabilidade, abordando de forma abrangente os desafios do setor. Da mesma forma, foca na promoção de medidas inovadoras em toda a cadeia de valor para uma gestão eficaz de resíduos, integrando os princípios da economia circular. Essa transição depende de fornecedores, autoridades e outros atores-chave que influenciam as operações, com os quais o grupo LATAM buscará colaborar estrategicamente.

N°5 Segurança operacional

Priorização da prevenção contra incidentes e acidentes em todas as suas operações, implementando medidas proativas visando o desenvolvimento de melhores práticas tanto no ar quanto em terra. Além disso, garantia da saúde e segurança de sua equipe, clientes e fornecedores, promovendo um ambiente onde todos se sintam protegidos.

N°6 Eficiência da frota

Continuar avançando na renovação da frota e incorporação de melhorias tecnológicas nas aeronaves, com foco na redução do consumo de combustível. Este esforço busca melhorar o planejamento de voo, reduzir emissões e evitar interrupções de serviço causadas por longos períodos de manutenção de aeronaves.

N°7 Recursos humanos

Cultivar o desenvolvimento de capacidades internas entre os funcionários, fomentando um ambiente de aprendizado contínuo e crescimento pessoal. O grupo busca que o trabalho realizado seja reconhecido e valorizado, contribuindo para a criação de um ambiente motivador além de relacionamentos significativos que permitam chegar a acordos justos com os representantes dos funcionários.

Implementar programas projetados para proteger, conservar e reabilitar ecossistemas e sua biodiversidade. Como uma companhia aérea estabelecida na América do Sul, sua contribuição se concentra principalmente na prevenção do tráfico de vida selvagem, bem como na promoção de soluções baseadas na natureza por meio de trabalho colaborativo para salvaguardar os ecossistemas da região, reconhecendo seu papel fundamental no sequestro de carbono.

N°9 Adaptação contínua ao ambiente

Orientação para a adaptação contínua, gestão proativa de riscos e resiliência em um ambiente global complexo e mutável. O grupo conta com as estruturas e bases para poder se adaptar a diferentes contextos políticos, econômicos e sociais, considerando tanto as mudanças no mercado quanto todos os seus stakeholders.

N°10 Conectividade e desenvolvimento regional

Impulsionar o desenvolvimento social, ambiental e econômico da América do Sul por meio da conectividade e do turismo. Da mesma forma, o grupo busca contribuir por meio de seus negócios e do que sabe fazer: conectar.

N°11 Direitos Humanos

Resguardar os Direitos Humanos e a integridade dos indivíduos por meio da implementação de políticas e práticas relacionadas. Fomentar a igualdade de gênero, previnir o tráfico de pessoas, garantir o desenvolvimento em um ambiente saudável e evitar qualquer forma de discriminação, entre outros. Tudo isso, garantindo um tratamento justo e respeitoso a todos os indivíduos e comunidades, considerando os clientes, funcionários, contratados e fornecedores.

N°12 Ética e Compliance

Fomentar a integridade e responsabilidade corporativa em todas as operações, com foco estratégico que inclui programas de conformidade com funcionários e fornecedores. O grupo aborda a incerteza relacionada a regulamentações emergentes e transformações regulatórias, antecipando e adotando as melhores práticas regulatórias entre os diferentes países onde atua, além de padrões internacionais.

N°13 Responsabilidade e colaboração com fornecedores

Desenvolver e fomentar relacionamentos sustentáveis e éticos com a cadeia de suprimentos de forma colaborativa. Gerar estratégias para avançar na integração de boas práticas que permitam acompanhar os fornecedores e incorporar a sustentabilidade no desenvolvimento dos negócios.



Mudanças em relação à materialidadede 2018

GRI 3-2

Três novos tópicos materiais foram adicionados à dupla materialidade de 2023: "Transformação Digital e Segurança Cibernética", "Direitos Humanos" e "Responsabilidade e Colaboração com Fornecedores". Por outro lado, o tópico material de 2018 "Sustentabilidade econômica e financeira" não faz mais parte da matriz. Os tópicos materiais restantes deste novo exercício integram aspectos dos tópicos materiais anteriores, com uma abordagem diferente, que se apresenta em sua mudança de nome e definição.

ÍNDICE DE CONTEÚDO GRI E SASB

Declaração de uso

NCG 519: 9. SUSTENTABILIDADE - 9.1 MÉTRICAS SASB

A LATAM Airlines Group S.A. apresentou as informações citadas neste índice de conteúdo GRI para o período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2024, com base nas Normas GRI.

Além disso, como parte dos requisitos da norma geral chilena (NCG) nº 519, ele reporta as métricas definidas pelo Sustainability Accounting Standards Board (SASB) para o setor de transporte, especificamente o setor aéreo. Vale mencionar que essa classificação do setor de relatórios foi aprovada pelo Conselho de Administração.

GRI 1 UTILIZADO

GRI 1: 2021 FUNDAMENTOS

GRI/ SASB PADRÃO COMPANHIAS AÉREAS

GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	***Páginas***
2-1 Detalhes organizacionais	*12 & 77*
2-2 Entidades incluídas no relatório de sustentabilidade da organização	*4*
2-3 Período de relatório, frequência e ponto de contato	*4, 6*
2-4 Reafirmações de informações	*N/A*
2-5 Garantia externa	*5*
2-6 Atividades, cadeia de valor e outras relações comerciais	*12*
2-7 Funcionários	*114, 294-295, 299*
2-8 Trabalhadores que não são funcionários	*194, 294-295*
2-9 Estrutura e composição de governança	*32, 39, 44*
2-10 Designação e seleção do mais alto órgão de governança	*39*
2-11 Presidente do mais alto órgão de governança	*39*
2-12 Papel do mais alto órgão de governança na supervisão da gestão de impactos	*47*
2-13 Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	*47*
2-14 Papel do mais alto órgão de governança nos relatórios de sustentabilidade	*211*
2-15 Conflitos de interesse	*56*

GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	***Páginas***
2-16 Comunicação de questões críticas	*60*
2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	*39, 40*
2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	*40*
2-19 Políticas de remuneração	*45, 51*
2-20 Processo para determinar a remuneração	*51*
2-21 Índice de remuneração total anual	*N/D*
2-22 Declaração de estratégia de desenvolvimento sustentável	*8*
2-23 Compromissos e políticas	*32, 134-135*
2-24 Incorporação dos compromissos e políticas	*54, 206, 292*
2-25 Processos para remediar os impactos negativos	*57, 60, 68, 102*
2-26 Mecanismos para buscar orientação e levantar preocupações	*54, 60*
2-27 Conformidade com leis e regulamentos	*54, 141*
2-28 Associações membro	*70*
2-29 Abordagem ao engajamento das partes interessadas	*68, 211*
2-30 Acordos de negociação coletiva	*300*
GRI 3: Tópicos materiais 2021	
3-1 Processo para determinar tópicos materiais	*211*
3-2 Lista de tópicos materiais	*211, 214*

Padrão GRI/SASB companhias aéreas

Tópico material	***Índice***	***Páginas***
Estratégia para mudanças climáticas		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*147, 151, 154*
V SASB COMPANHIAS AÉREAS - EMISSÕES DE GEE	*TR-AL-110a.1 Emissões brutas globais de Escopo 1*	*156, 169, 286*
	TR-AL-110a.2 Análise da estratégia ou plano de curto e longo prazo para gerenciar emissões de Escopo 1, metas de redução de emissões e análise dos resultados relacionados a essas metas	*132, 281*
	TR-AL-110a.3 Total de combustível consumido, percentagem alternativo, percentagem sustentável	*144, 287*
GRI 302: ENERGIA 2016	*302-1 Consumo de energia dentro da organização*	*143, 169*
	302-3 Intensidade de energia	*143, 169*
GRI 305: EMISSÕES 2016	*305-1 Emissões diretas (Escopo 1) de GEE*	*169, 286*
	305-2 Emissões indiretas de energia (Escopo 2) de GEE	*169, 286*
	305-3 Outras emissões indiretas (Escopo 3) de GEE	*157, 169, 286*
	305-4 Intensidade de emissões de GEE	*157, 286*
	305-5 Redução de emissões de GEE	*132*
	305-6 Emissões de substâncias destruidoras do ozônio	*287*
	305-7 Óxidos de nitrogênio (NOx), óxidos de enxofre (SOx) e outras emissões atmosféricas significativas	*287*
Tópico material: Transformação digital e cibersegurança		
GRI TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*110*
GRI 418: PRIVACIDADE DO CLIENTE	*418-1 Reclamações fundamentadas sobre violações de privacidade e perda de dados do cliente*	*60, 293*
Tópico material: Experiência do cliente		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*68, 77, 95, 101, 172*
Outros indicadores	*Net Promoter Score*	*101*
	OTP (pontualidade)	*112*

Tópico material	Índice	Páginas
Inovação sustentável		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	158
GRI 306: RESÍDUOS 2020	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	158
	306-3 Resíduos gerados	145-146
	306-4 Resíduos não destinados à eliminação	146, 169
	306-5 Resíduos destinados à eliminação	146
Segurança operacional		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	171
GRI 403: SAÚDE E SEGURANÇA OCUPACIONAL 2018	403-1 Sistema de gestão de saúde e segurança ocupacional	171, 177, 179
	403-2 Identificação de perigos, avaliação de riscos e investigação de incidentes	177-178
	403-5 Treinamento em saúde e segurança ocupacional para funcionários	118, 179
	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança ocupacional diretamente relacionados às relações comerciais	176-177, 179
SASB COMPANHIAS AÉREAS - GESTÃO DE ACIDENTES E SEGURANÇA	403-9 Lesões relacionadas ao trabalho	177
	TR-AL-540a.1 Descrição da implementação e resultados de um Sistema de Gestão de Segurança	177-179
	TR-AL-540a.2 Número de acidentes de aviação	186
	TR-AL-540A.3 Número de ações governamentais de fiscalização de regulamentos de segurança aérea	186
Eficiência da frota		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	88
SASB COMPANHIAS AÉREAS - MÉTRICAS DE ATIVIDADE	TR-AL-000.A Assentos-Quilômetro Oferecidos (ASK)	91
	TR-AL-000.B Fator de carga de passageiros	91
	TR-AL-000.C Passageiros-Quilômetros Pagos (RPK)	91
	TR-AL-000.D Toneladas-Quilômetros Pagas (RTK)	91
	TR-AL-000.E Número de saídas	N/D
	TR-AL-000.F Idade média da frota	88

Tópico material	Índice	Páginas
Funcionários		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*115, 125*
GRI 401: EMPREGO 2016	*401-1 Contratação de novos funcionários e rotatividade*	*122, 128*
	401-2 Benefícios para funcionários em tempo integral não oferecidos a trabalhadores em tempo parcial ou temporários	*N/D*
	401-3 Licença pós-natal	*302*
GRI 404: TREINAMENTO E EDUCAÇÃO 2016	*404-1 Média de horas de treinamento por ano por funcionário*	*118, 303*
	404-3 Percentagem de funcionários recebendo avaliações regulares de desempenho e desenvolvimento de carreira	*120*
SASB COMPANHIAS AÉREAS - PRÁTICAS TRABALHISTAS	*TR-AL-310a.1 Percentagem da força de trabalho ativa coberta por acordos de negociação coletiva*	*300*
	TR-AL-310a.2 Número de paralisações trabalhistas e total de dias parados	*300*
Outros indicadores	*Índice de Saúde Organizacional (OHI)*	*117, 128*
Proteção de ecossistemas		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*168*
Adaptação contínua ao ambiente		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*62-63, 257-278*
Conectividade e desenvolvimento regional		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	*3-3 Gestão de tópicos materiais*	*164*
GRI 201: DESEMPENHO ECONÔMICO 2016	*201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído*	*26*
GRI 203: IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS 2016	*203-1 Investimentos em infraestrutura e serviços apoiados*	*164*
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	*81, 84*
Outros indicadores	*Destinos*	

Tópico material	Índice	Páginas
Direitos Humanos		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	135
GRI 405: DIVERSIDADE E OPORTUNIDADES IGUAIS 2016	405-1 Diversidade de órgãos de governança e funcionários	125-126, 294-295, 298-299
	405-2 Índice entre salário base e remuneração de mulheres e homens	127
GRI 406: NÃO DISCRIMINAÇÃO 2016	406-1 Casos de discriminação e ações corretivas tomadas	59-60
Ética e Compliance		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	54
GRI 205: ANTICORRUPÇÃO 2016	205-2 Comunicação e treinamento sobre políticas e procedimentos anticorrupção	57, 61, 206
	205-3 Incidentes confirmados de corrupção e medidas tomadas	56-57, 60
GRI 206: COMPORTAMENTO ANTICOMPETITIVO 2016	206-1 Ações legais por comportamento anticompetitivo, antitruste e práticas de monopólio	54
GRI 415: POLÍTICA PÚBLICA 2016	415-1 Contribuições políticas	236
SASB COMPANHIAS AÉREAS - COMPORTAMENTO ANTICOMPETITIVO	TR-AL-520a.1 Valor total de perdas monetárias como resultado de processos legais associados a regulamentos de comportamento anticompetitivo	55
Responsabilidade e colaboração com fornecedores		
GRI 3 TÓPICOS MATERIAIS	3-3 Gestão de tópicos materiais	188
GRI 414: AVALIAÇÃO SOCIAL DE FORNECEDORES	GRI 414-1 Novos fornecedores que passaram em filtros de seleção de acordo com critérios sociais	198, 209
	GRI 414-2 Impactos sociais negativos na cadeia de suprimentos e medidas tomadas	209
Outros indicadores GRI e SASB reportados		
GRI 303: ÁGUA E EFLUENTES 2018	303-3 Extração de água	218

ÍNDICE NORMA GERAL NCG N°519

Norma Geral Chilena nº 519

NCG 519: 1. ÍNDICE DE CONTEÚDOS

2. Perfil da organização

2.1 Missão, visão, propósito e valores	14, 136
2.2 Informações históricas	17
2.3 Propriedade	
2.3.1 Situação de controle	33
2.3.2 Principais mudanças na propriedade ou controle	35-37
2.3.3 Identificação de sócios majoritários ou acionistas	35-36
2.3.4 Ações, suas características e direitos	30, 33-34, 36-37, 54
2.3.5 Outros valores mobiliários	33-34

3. Governança corporativa

3.1 Quadro de governança	32, 47, 48, 56-57, 68, 122, 125, 131, 151, 153, 211, 281, 293
3.2 Conselho de Administração	39, 40, 41, 44
3.3 Comitês do Conselho	32, 45-47, 64, 230, 232-233
3.4 Executivos seniores	35
3.5 Adesão a códigos nacionais ou internacionais	54
3.6 Gestão de riscos	47, 51, 54, 56-58, 60-62, 66-67, 121, 281, 257
3.7 Relação com as partes interessadas e o público em geral	38, 40

4. Estratégia

4.1 Horizontes de tempo	226
4.2 Objetivos estratégicos	15, 47, 130, 134-135,
4.3 Planos de investimento	28

5. Pessoas

5.1 Quadro de pessoal	
5.1.1 Número de indivíduos por gênero	126, 294
5.1.2 Número de indivíduos por nacionalidade	295
5.1.3 Número de indivíduos por faixa etária	298
5.1.4 Tempo de serviço	298
5.1.5 Número de indivíduos com deficiência	299
5.2 Formalidade trabalhista	299
5.3 Adaptabilidade no trabalho	300
5.4 Equidade salarial por gênero	
5.4.1 Política de equidade	127
5.4.2 Diferença salarial	127
5.5 Assédio moral e sexual	59-60
5.6 Segurança no trabalho	177, 180, 182
5.7 Licença pós-natal	302-303
5.8 Treinamento e benefícios	118-119, 303
5.9 Política de terceirização	206-207

6. Modelo de negócios

6.1 Setor industrial	13, 70
6.2 Negócios	13, 23, 118, 226, 228
6.3 Partes interessadas	68, 70
6.4 Propriedades e instalações	224-225
6.5 Subsidiárias, parceiras e investimentos em outras empresas	
6.5.1 Subsidiárias e parceiras	381-426, 436
6.5.2 Investimentos em outras empresas	381-426, 436

7. Fornecedores

7.1 Pagamento a fornecedores	208-209
7.2 Avaliação de fornecedores	197, 200-205

8. Conformidade legal e regulatória

8.1 Em relação aos clientes	55
8.2 Em relação aos trabalhadores	55
8.3 Ambiental	140
8.4 Livre concorrência	55
8.5 Outros	56

9. Sustentabilidade

9.1 Métricas SASB	214-218
9.2 Verificação independente	5

10. Eventos relevantes ou essenciais **247**

11. Comentários de acionistas e do Conselho de Administração **230, 233-234**

12. Informações financeiras **306**

GLOSSÁRIO

ADR: *American Depositary Receipt ou American Depositary Receipt*

AFPs: *Administradoras de Fundos de Pensão*

ANAC: *Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil*

ASK: *Quilômetro de Assento Disponível ou quilômetros de assento disponíveis (equivalente ao número de assentos disponíveis multiplicado pela distância percorrida)*

ATK: *Tonelada-quilômetro disponível ou toneladas-quilômetro disponíveis (equivalente à capacidade total disponível em toneladas multiplicada pela distância percorrida).*

CMF: *Comissão do Mercado Financeiro do Chile*

CORSIA: *Sistema das Nações Unidas para Compensação e Redução de Carbono na Aviação Internacional*

DIP: *Devedor em Posse (um mecanismo de financiamento previsto no Capítulo 11 da lei dos EUA, no qual os credores do empréstimo têm prioridade para receber os títulos)*

EBITDA: *Lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização.*

EBITDAR: *Lucro antes de juros, impostos, depreciação, amortização e aluguel ou utilidades antes de juros, impostos, depreciação, amortização e aluguel de aeronaves.*

GEE: *Gases de efeito estufa*

GRI: *Iniciativa Global de Relatórios*

IATA: *Associação Internacional de Transporte Aéreo*

IEnvA: *Avaliação Ambiental da IATA*

IFRS: *Norma Internacional de Relato Financeiro ou Norma Internacional de Relato Financeiro (IFRS)*

IOSA: *Auditoria de Segurança Operacional da IATA*

JBA: *Acordo Comercial Conjunto*

LSA: *Direito Societário Chileno*

MRO: *Manutenção, Reparo e Revisão Geral*

NPS: *Net Promoter Score*

NYSE: *Bolsa de Ação de Nova York*

OACI: *Organização da Aviação Civil Internacional*

ODS: *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas*

OHI: *Índice de Saúde Organizacional*

ONU: *Nações Unidas*

OTC: *Mercado de balcão ou fora da bolsa (um local onde instrumentos financeiros são negociados diretamente entre as partes, fora dos mercados organizados)*

OTP: *Indicador de Pontualidade (mede a capacidade de uma companhia aérea ou de transporte operar seus voos ou serviços dentro do horário previsto).*

SSC: *países de língua espanhola*

RASK: *Receita por Quilômetro de Assento Disponível (equivalente à eficiência da companhia aérea e obtida dividindo a receita operacional pelos ASKs)*

RPK: *Passageiros-Quilômetros Pagos (equivalente ao número total de passageiros pagantes multiplicado pela distância percorrida)*

RTK: *Toneladas-Quilômetros Pagos (equivalente ao total de toneladas transportadas multiplicado pela distância percorrida)*

SEC: *Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos*

TDLC: *Tribunal de Defesa da Livre Concorrência do Chile*

VERIFICAÇÃO EXTERNA

INDEPENDENT PRACTITIONER'S LIMITED ASSURANCE REPORT ON LATAM AIRLINES GROUP S.A.'S IDENTIFIED SUSTAINABILITY INFORMATION
(A free translation from the original in Spanish)

Santiago, April 2nd, 2026

To the Shareholders and Board of Directors
LATAM Airlines Group S.A.

Scope

We have undertaken a limited assurance engagement on the sustainability information identified below included in LATAM Airlines Group S.A.'s integrated report for the year ended on December 31st, 2025 ('the 2025 Integrated Report') (the 'Identified Sustainability Information'). This engagement was conducted by a multidisciplinary team.

Identified Sustainability Information

The Identified Sustainability Information for the year ended on December 31st, 2025, includes the GRI and SASB indicators specified in the section 'GRI and SASB Content Index' of Chapter 11 'About the Report' (pages 214 to 218) and the data for the Corporate Sustainability Assessment (CSA) indicated on pages 142, 143, 144, 146, 156, 157, 182, 198, 209, 287, 290, 301 and 303 of the Integrated Report.

Our limited assurance engagement was performed on the year ended December 31st, 2025, information only and we have not performed any procedures with respect to earlier periods or any other elements included in the 2025 integrated report and, therefore, do not express any conclusion thereon.

Criteria

The criteria used by LATAM Airlines Group S.A. to prepare the Identified Sustainability Information are established in the Prologue on page 4 and in the section 'GRI and SASB Content Index' of Chapter 11 'About the Report', on page 214 of the 2025 Integrated Report (hereinafter 'the Criteria'), and considers the standards set by the Global Reporting Initiative (GRI) and the Sustainability Accounting Standards Board (SASB).

LATAM Airlines Group S.A. Responsibility for the Identified Sustainability Information

LATAM Airlines Group S.A. management is responsible for the preparation of the Identified Sustainability Information in accordance with the Criteria. This responsibility includes the design, implementation and maintenance of internal control relevant to the preparation of Identified Sustainability Information that is free from material misstatement, whether due to fraud or error.

Inherent limitations

The absence of a significant body of established practice on which to draw to evaluate and measure non-financial information allows for different, but acceptable, measures and measurement techniques and can affect comparability between entities. In addition, GHG quantification is subject to inherent uncertainty because of incomplete scientific knowledge used to determine emissions factors and the values needed to combine emissions of different gases.The selection by management of different but acceptable measurement techniques could have resulted in materially different amounts or metrics.

Our independence and quality management

We have complied with the independence and other ethical requirements of the International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) issued by the International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), which is founded on fundamental principles of integrity, objectivity, professional competence and due care, confidentiality and professional behavior.

The firm applies International Standard on Quality Management 1, which requires the firm to design, implement and operate a system of quality management including policies or procedures regarding compliance with ethical requirements, professional standards and applicable legal and regulatory requirements.

Our responsibility

Our responsibility is to express a limited assurance conclusion on the Identified Sustainability Information based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained. We conducted our limited assurance engagement in accordance with International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised), Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information, issued by the International Auditing and Assurance Standards Board. These standards require that we plan and perform this engagement to obtain limited assurance about whether the Identified Sustainability Information is free from material misstatement.

A limited assurance engagement involves assessing the suitability in the circumstances of LATAM Airlines Group S.A. use of the Criteria as the basis for the preparation of the Identified Sustainability Information, assessing the risks of material misstatement of the Identified Sustainability Information whether due to fraud or error, responding to the assessed risks as necessary in the circumstances, and evaluating the overall presentation of the Identified Sustainability Information. A limited assurance engagement is substantially less in scope than a reasonable assurance engagement in relation to both the risk assessment procedures, including an understanding of internal control, and the procedures performed in response to the assessed risks.

The procedures we performed were based on our professional judgment and included inquiries, observation of processes performed, inspection of documents, analytical procedures, evaluating the appropriateness of quantification methods and reporting policies, and agreeing or reconciling with underlying records.

Given the circumstances of the engagement, in performing the procedures listed above we:

- Made inquiries of the persons responsible for the Identified Sustainability Information.
- Obtained an understanding of the process for collecting and reporting the Identified Sustainability Information;
- Performed limited substantive testing on a selective basis of the Identified Sustainability Information at corporate head office to check that data had been appropriately measured, recorded, collated and reported; and is consistent with its supporting documents and/or comes from sources that have verifiable supports;
- Verified that the financial information included as part of the Identified Sustainability Information is derived either from accounting records or from financial statements audited by an independent auditing firm as of December 31st, 2025.

The procedures performed in a limited assurance engagement vary in nature and timing from, and are less in extent than for, a reasonable assurance engagement. Consequently, the level of assurance obtained in a limited assurance engagement is substantially lower than the assurance that would have been obtained had we performed a reasonable assurance engagement. Accordingly, we do not express a reasonable assurance opinion about whether LATAM Airlines Group S.A. Identified Sustainability Information has been prepared, in all material respects, in accordance with the Criteria.

Limited assurance conclusion

Based on the procedures we have performed and the evidence we have obtained, nothing has come to our attention that causes us to believe that LATAM Airlines Group S.A.'s Identified Sustainability Information included in the Integrated Report for the year ended on December 31st, 2025, is not prepared, in all material respects, in accordance with the Criteria.

DocuSigned by:
12305B69BAF4485...
Gonzalo Riederer H.

PricewaterhouseCoopers

Deloitte.

Deloitte Consultoría Limitada
Rosario Norte 407 Las
Condes, Santiago Chile
Phone: (56) 227 297 000
Fax: (56) 223 749 177
deloittechile@deloitte.com
www.deloitte.cl

INDEPENDENT REVIEW REPORT OF LATAM DOUBLE MATERIALITY STUDY 2023

Mr.
Juan José Tohá,
Director of Corporate Affairs and Sustainability
LATAM Airlines
Present

From our consideration:

We have reviewed the following aspects of the Double Materiality Study carried out by LATAM Airlines Group S.A (LATAM):

Standard & Scope
The review of the double materiality study was carried out in accordance with the European Sustainability Reporting Standard (ESRS), an initiative of the European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) in collaboration with the Corporate Sustainability Reporting Directive (CDRS) of the European Commission.
The ESRS standard incorporates both methodological and disclosure criteria. This independent review is limited only to the analysis of the metholodogical criteria. The requirements associated with the disclosure stage were not considered in the scope of the process of preparing the double materiality study and, therefore, not in the independent review.

Independent Review Process
Our review work has consisted of the analysis of the evidence provided by LATAM to support the exercise it carried out for its double materiality study. In each of the steps, the respective evidence was analyzed to understand how the analysis was carried out and whether it aligned with what was required by the ESRS and ESRS 2. For this review, we examined the application of analytical procedures and study tests described below:

- We met with the counterpart in charge of preparing the double materiality study to clarify doubts and review the methodology applied.
- We analysed the evidence presented to verify the analysis process, including the methodological application, the results obtained and the parties involved in the process.
- We carried out review tests of quantitative and qualitative information, ensuring that the methodological requirements established by the standard were met.

Conclusions
As a result of the independent review process, having evaluated the criteria mentioned in the Business Sustainability Reporting Standard (ESRS), we can conclude that the evidence has been presented to indicate that the Double Materiality Study conducted by LATAM was carried out following the guidelines established in ESRS 1 and ESRS 2. Specifically, the following sections of the ESRS standard were reviewed: 1 3; 3.1; 3.2; 3.3; 3.4; 3.5; 3.6; 3.7 and ESRS 2 SBM-3; IRO-1; IRO-2.

We appreciate LATAM's cooperation and willingness during the review process. If you have any questions or require more information, please do not hesitate to contact us.

Manuel Gálvez
Partner
Mar 21, 2024

Note: The letter corresponds to the 2023 verification, as it has been decided to maintain the previous double materiality analysis without changes.

ANEXOS

12

224 *QUEM SOMOS*

229 *GOVERNANÇA CORPORATIVA*

239 *NOSSOS NEGÓCIOS*

279 *FORNECEDORES*

280 *COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE*

291 *CLIENTES*

294 *COLABORADORES*

304 *SOBRE ESTA MEMÓRIA*



QUEM SOMOS

GRI 2-1

LATAM AIRLINES GROUP S.A.
RUT: 89.862.200-2
ENDEREÇO: SANTIAGO (CHILE)
NOMES COMERCIAIS: LATAM AIRLINES, LATAM AIRLINES GROUP, LATAM GROUP, LAN AIRLINES, LAN GROUP E/OU LAN.

Incorporação jurídica

É constituída como Sociedade de Responsabilidade Limitada, por escritura pública datada de 30 de dezembro de 1983, lavrada no Cartório Notarial de Eduardo Avello Arellano, tendo sido autenticada uma cópia da mesma no Registro Comercial de Santiago, na página 20.341, número 11.248 do ano de 1983, e publicada no Diário Oficial em 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública datada de 20 de agosto de 1985, lavrada no Cartório Notarial de Miguel Garay Figueroa, a Companhia é transformada em Sociedade Anônima, sob a denominação de Línea Aérea Nacional Chile S.A. (hoje LATAM Airlines Group S.A.), que, por expressa disposição da Lei nº 18.400, tem o status de sucessora legal da empresa pública estatal criada em 1929 sob a denominação de Línea Aérea Nacional de Chile, em relação às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

Objetivo da empresa

● O comércio de transporte aéreo e/ou terrestre em qualquer de suas formas, seja de passageiros, carga, correio e tudo o que tenha relação direta ou indireta com essa atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou em nome de terceiros.

● Prestação de serviços relacionados à manutenção e reparação de aeronaves, sejam elas de propriedade da empresa ou de terceiros.

● O desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas da finalidade corporativa e/ou a ela vinculadas, relacionadas, de apoio ou complementares.

● Comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas a viagens, turismo e hotelaria.

● O desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas da finalidade corporativa e/ou a ela vinculadas, relacionadas, de apoio ou complementares.

● Participação em empresas de qualquer tipo ou natureza que permitam à companhia atingir seus objetivos.

Imóveis, instalações e equipamentos

NCG 519: 6.4.I PROPRIEDADES E INSTALAÇÕES

Chile

Sede: Nossa principal sede corporativa está localizada em Las Condes, onde alugamos 6.750 m² para nossos escritórios executivos em uma área central de Santiago, Chile. Esse espaço está distribuído em sete andares de um mesmo edifício.

Base de Manutenção: A base de manutenção de 162.500 m² está localizada em um terreno de propriedade da LATAM dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez. Esta instalação inclui o hangar de aeronaves (12.000 m²), armazéns (10.000 m²), oficinas (5.300 m²) e escritórios (11.000 m²), além de outros espaços (22.500m²), bem como uma área de estacionamento de aeronaves de 98.000 m² com capacidade para até 17 aeronaves de curto alcance. O grupo LATAM também aluga da Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. aproximadamente 6.320 m² de espaço dentro do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez para fins operacionais e de serviços.

Outras instalações: A LATAM possui 58.000 m² de terreno e um edifício no lado oeste do Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, que abriga um centro de treinamento de voo. Esta instalação conta com três simuladores de voo completos (que não são propriedade da LATAM), um para aeronaves Boeing 787 e dois para aeronaves Airbus A320. Além disso, o grupo LATAM possui 388.000 m² de terreno sem uso.

A Fast Air Almacenes de Carga S.A., uma das afiliadas do grupo LATAM que opera armazéns alfandegários de importação, utiliza um armazém de 10.500 m² localizado no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

A Prime Carga SpA., uma das afiliadas do grupo LATAM que opera armazéns alfandegários de exportação, utiliza um armazém de 2.640 m² localizado no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez.

Brasil

Sede e instalações: As principais instalações da LATAM Airlines Brazil estão localizadas em São Paulo, em hangares dentro do Aeroporto de Congonhas e nas proximidades. No Aeroporto de Congonhas, a LATAM Airlines Brazil aluga escritórios em hangares adaptados pertencentes à AENA (Administradora Aeroportuária Local). Essas instalações totalizam uma área de aproximadamente 38.807 m².

A sede e a Academia de Serviços estão localizadas na Rua Ática, a cerca de 2,5 km do Aeroporto de Congonhas. Este imóvel, de propriedade da LATAM Airlines Brasil, é utilizado para seleção de recursos humanos, serviços médicos, treinamento, simulações e escritórios. A Academia de Serviços ocupa uma área de 15.342 m² e possui 9.032 m² de área construída.

Base de Manutenção: A unidade de Manutenção, Reparo e Revisão (MRO), localizada na cidade de São Carlos, no estado de São Paulo, é um dos ativos de infraestrutura mais importantes do grupo LATAM. A instalação abrange uma área total de 120 hectares, incluindo uma reserva legal e área de preservação. A unidade de MRO possui 97.500 m² de área construída, compreendendo nove hangares, incluindo o recém-inaugurado Hangar 9. Este adiciona 5.000 m², além de 11.000 m² de pátio de manobras.

Além disso, a LATAM Airlines Brasil opera nos hangares II e V do Aeroporto de Congonhas, arrendados da AENA. Essa instalação abrange 23.886 m² de escritórios e hangares e acomoda aproximadamente 1.300 postos de trabalho. Também serve como base para operações críticas, incluindo manutenção de aeronaves, compras, logística de materiais aeronáuticos e departamentos de modernização.

Outras instalações: Em São Paulo, a LATAM Airlines Brasil possui outras instalações, incluindo um prédio de call center com 3.199 m², distribuídos em cinco andares (mais um térreo e um subsolo), que atualmente abriga cerca de 272 estações de trabalho e salas de apoio (reuniões/treinamento/refeitório/coordenação) para as operações de reservas do call center e outros serviços administrativos da LATAM Cargo Brasil.

Além disso, em Guarulhos, a LATAM possui uma área total de aproximadamente 12.649 m² distribuídos no terminal de passageiros, incluindo áreas como check-in, venda de passagens, check-out, áreas operacionais, um lounge VIP e espaços para manutenção de aeronaves. O complexo de hangares soma 65.080 m². O terminal de cargas conta com 252 m² de escritórios e 17.215 m² de área aberta. Nosso centro de distribuição ocupa 3.030 m².

Novas instalações

A LATAM Airlines Brasil concluiu diversos projetos de infraestrutura no Brasil durante o ano de 2025, incluindo:

- Melhorias e adaptações no Aeroporto de GRU para adequação aos padrões de qualidade atualizados.
- Conclusão do projeto de modernização da comunicação visual nos terminais de carga.
- Continuação do progresso de um projeto para adaptar edifícios não administrativos e garantir a conformidade com as normas de acessibilidade.
- Implementação e início das operações de um hangar de manutenção de última geração (Hangar 9) nas instalações de MRO de São Carlos.
- Reorganização e otimização contínuas das áreas operacionais do Aeroporto de Congonhas.
- Estudos iniciais e o planejamento do projeto para o novo LATAM Lounge, com 4.700 m², que se tornará o maior lounge aeroportuário da América Latina quando for inaugurado em 2027.
- Início dos estudos e planejamento do projeto para o novo edifício de escritórios EZ Tower, com 1.800 m².

Outros locais

O grupo LATAM ocupa uma área de 36,3 acres no Aeroporto Internacional de Miami, arrendada sob um contrato de concessão com o Departamento de Aviação de Miami-Dade. As instalações incluem um edifício corporativo de 13.609 m² de edifício corporativo, um armazém de carga de 115.824 m² (incluindo 35.561 m² de área refrigerada) e uma plataforma de estacionamento de aeronaves de 238.658 m². Essas instalações foram construídas e estão atualmente arrendadas ao grupo LATAM sob um contrato de longo prazo com a Aeroterm, uma divisão da Realterm. No ano encerrado em 2025, o grupo LATAM pagou US$ 12,6 milhões em aluguel referentes aos contratos mencionados.

Em fevereiro de 2014, o grupo LATAM firmou um contrato de arrendamento com o Condado de Miami-Dade, abrangendo aproximadamente 1,81 acre de terreno localizado nas dependências do Aeroporto Internacional de Miami. O arrendamento tem duração de 30 anos, com um custo anual total do terreno de US$ 239.671. De acordo com o contrato, o grupo LATAM manteve o direito de construir um hangar no terreno arrendado.

A construção foi concluída em novembro de 2015 e o hangar está em operação desde junho de 2016. A propriedade possui 15.479 m² de espaço para manutenção de aeronaves, suficiente para abrigar um Boeing 777, além de uma área de 9.888 m² destinada a escritórios. O investimento total da LATAM neste hangar, incluindo a construção e despesas relacionadas, foi de US$ 16,5 milhões.

A LATAM Airlines Peru está construindo uma nova plataforma de manutenção de aeronaves com 65.000 m² no novo Aeroporto Jorge Chávez, na cidade de Lima.

Vida útil dos ativos

NCG 519: 4.1 HORIZONTES TEMPORAIS

Método utilizado para estimar a depreciação de Imobilizado

	Vida útil (anos)		
	Método de depreciação	**Mínimo**	**Máximo**
Edifícios	*Linha reta sem valor residual*	*20*	*50*
Instalações e equipamentos	*Linha reta com valor residual (*)*	*5*	*30*
Equipamentos de tecnologia da informação	*Linha reta sem valor residual*	*5*	*10*
Instalações fixas e acessórios	*Linha reta sem valor residual*	*10*	*10*
Veículo motorizado	*Linha reta sem valor residual*	*10*	*10*
Melhorias em imóveis arrendados	*Linha reta sem valor residual*	*5*	*8*
Ativos para direitos de uso	*Linha reta sem valor residual*	*1*	*25*

(*) Vida útil de 25 anos para a frota de curta distância e de 20 a 30 anos para a frota de longa distância. Os valores residuais são estimados com base no valor de mercado projetado dos ativos ao final de suas vidas úteis. Nota: Consulte mais detalhes nas Demonstrações Financeiras, na Nota 16 – IMOBILIZADO, PLANTA E EQUIPAMENTO.

Marcas registradas, patentes, licenças e franquias

NCG 519: 6.2.V, 6.2.VI E 6.2.VII NEGÓCIOS

GRI 2-1

Atualmente, o grupo LATAM não possui quaisquer patentes, licenças, franquias, royalties e/ou concessões relevantes para o desenvolvimento dos negócios da entidade.

Seguem abaixo as marcas registradas e/ou renovadas pelo grupo LATAM:



A LATAM foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Canadá, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Hong Kong, Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Taiwan, Uruguai, Estados Unidos, Reino Unido e Venezuela.

A LATAM AIRLINES está registrada e/ou teve seu registro renovado na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, China, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Índia, Japão, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Espanha, Taiwan, Reino Unido, Uruguai e Venezuela.

A LATAM AIRLINES BRASIL foi registrada e/ou renovada no Brasil; a LATAM AIRLINES ARGENTINA foi registrada e/ou renovada na Argentina; a LATAM AIRLINES COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LATAM AIRLINES ECUADOR foi registrada e/ou renovada no Equador; a LATAM AIRLINES PARAGUAY foi registrada e/ou renovada no Paraguai e a LATAM AIRLINES PERU foi registrada e/ou renovada no Peru.

A LAN foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, União Europeia, Guatemala, Honduras, Hong Kong, Índia, Japão, México, Nicarágua, Nova Zelândia, Panamá, Paraguai, Peru, Coreia do Sul, Taiwan, Uruguai, Estados Unidos, Reino Unido e Venezuela.

LAN AMERICA foi registrada e/ou renovada na Bolívia; LAN BOLIVIA foi registrada e/ou renovada na Bolívia; LAN CHILE foi registrada e/ou renovada no Chile, Argentina, Paraguai, Peru, Reino Unido e União Europeia; LANPERU foi registrada e/ou renovada na Costa Rica, Paraguai e Venezuela; LAN PERU foi registrada e/ou renovada no Brasil e no Peru; TAM foi registrada e/ou renovada na Argentina, Brasil, China, Colômbia, Coreia do Sul, Hong Kong, Macau, México, Paraguai, Peru, Reino Unido, União Europeia, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela.

O grupo LATAM AIRLINES foi registrado e/ou renovado no Equador. A LATAM CORPORATE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Colômbia, Chile, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai.

LATAM LINEAS AEREAS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; LATAM MRO foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela.

A LATAM CARGO foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, China, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; a LATAM CARGO BRASIL foi registrada e/ou renovada no Brasil; a LATAM CARGO COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LINEA AEREA CARGUERA DE COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LATAM CARGO MEXICO foi registrada e/ou renovada no México; a LAN CARGO MEXICO foi registrada e/ou renovada no México; a ABSA foi registrada e/ou renovada no Chile; a LAN CARGO COLOMBIA foi registrada e/ou renovada na Colômbia; a LAN ECUADOR foi registrada e/ou renovada no Equador, Reino Unido e União Europeia; a TAM CARGO foi renovada no Brasil e na Venezuela; a TAM CARGO CONVENCIONAL foi registrada e/ou renovada no Brasil.

O LATAM CARGO GROUP foi registrado e/ou teve seu registro renovado na Argentina, Colômbia, Costa Rica, Equador, Guatemala, México, Paraguai, Peru, Uruguai, Austrália, Brasil, Canadá, China, União Europeia, Índia, Reino Unido e Estados Unidos.

LATAM CARGO ACERCANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Peru; ACERCANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Equador e na Colômbia; LATAM CARGO BRINGING OPPORTUNITIES CLOSER foi registrada e/ou renovada nos Estados Unidos; LATAM CARGO APROXIMANDO OPORTUNIDADES foi registrada e/ou renovada no Brasil; CHILLCARGO foi registrada e/ou renovada no Chile.

LATAM FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Austrália, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai e Estados Unidos; FIDELIDAD foi registrada e/ou renovada na Argentina; FIDELIDADE foi registrada e/ou renovada na Argentina e no Brasil.

O LATAM PASS foi registrado e/ou renovado na Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Chile, Canadá, Colômbia, Equador, México, Nova Zelândia, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; o LATAM PASS MILES foi registrado e/ou renovado na Nova Zelândia e Austrália; o LATAM PASS foi registrado e/ou renovado no Chile, Argentina, Brasil, Colômbia, México e Uruguai; o LATAM TOURS foi registrado e/ou renovado na Argentina, Chile, Colômbia, Equador e Peru; o LATAM TRADE foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, União Europeia, Reino Unido e Uruguai; o LATAM TRAVEL foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia, Reino Unido, Uruguai, Estados Unidos e Venezuela; o LATAM TRAVEL SOLUTIONS foi registrado e/ou renovado no Panamá. A LATAM VIAGENS foi registrada e/ou renovada no Brasil; a TAM VIAGENS foi renovada no Brasil e na Venezuela; a TAM VACATIONS foi renovada na Argentina e no Brasil; a DESTINOS LANTOURS foi registrada e/ou renovada no Peru.

LATAM, JUNTOS MÁS LEJOS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile e Equador; LATAM, TOGETHER, FURTHER foi registrada e/ou renovada na Austrália, Nova Zelândia, Reino Unido e União Europeia.

LATAMPLAY foi registrada e/ou renovada na Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e Equador; LATIN AIRLINE NETWORK foi registrada e/ou renovada no Chile; LIBREVOLADOR foi registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Equador, Paraguai e Peru; LIBREVOLADORES foi

registrada e/ou renovada na Bolívia, Chile, Equador, Paraguai e Peru; LIDERES DEL SERVICIO foi registrada e/ou renovada na Argentina.

LATAM AIRLINES, SANS FRONTIÈRES foi registrada e/ou renovada na França; LATAM AIRLINES, GRENZENLOS foi registrada e/ou renovada na Alemanha; LATAM AIRLINES, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada na Espanha; LATAM, SIN FRONTERAS foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, República Dominicana, Uruguai e Venezuela. LATAM AIRLINES, SENZA FRONTIERE foi registrada e/ou renovada na Itália.

LATAM, SOSTENIBILIDAD: UN DESTINO NECESARIO foi registrada e/ou renovada na União Europeia; LATAM UN DESTINO NECESARIO foi registrada e/ou renovada na Argentina, Chile, Colômbia, Equador, México e Peru; LATAM A NECESSARY DESTINATION foi registrada e/ou renovada no Reino Unido e nos Estados Unidos; LATAM DESTINADAS A ESTAR JUNTAS foi registrada e/ou renovada na Colômbia e no Peru.

LATAM VUELA NEUTRAL foi registrado e/ou renovado na Bolívia, Colômbia, México, Peru, União Europeia e Uruguai; SOSELVA foi registrado e/ou renovado no Peru; POSITIVE FS POSITIVE FLIGHT SPECIFIC foi registrado e/ou renovado no Canadá.

LATAM RECICLE SUA VIAGEM foi registrada e/ou renovada no Brasil e na União Europeia; LATAM RECICLA TU VIAJE foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, México, Peru, União Europeia, Paraguai e Uruguai.LATAM 1+1 COMPENSAR PARA CONSERVAR foi registrado e/ou renovado na Argentina, Brasil, Chile, Equador, México e União Europeia. LATAM 1+1 OFFSET TO CONSERVE foi registrado e/ou renovado na Austrália, Reino Unido, Nova Zelândia e Estados Unidos. LATAM SEGUNDO VUELO foi registrado e/ou renovado na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, México, Paraguai, Peru, União Europeia e Uruguai; LATAM SECOND FLIGHT foi registrado e/ou renovado na Austrália, Reino Unido, Estados Unidos e Nova Zelândia.

LATAM AVIÓN SOLIDARIO foi registrada e/ou renovada na Argentina, Bolívia, Chile, Colômbia, Equador, União Europeia, México, Peru, Paraguai e Uruguai; LATAM AVIÃO SOLIDÁRIO foi registrada e/ou renovada no Brasil e na União Europeia.

VOLAMOS POR TI foi registrado e/ou renovado Colômbia; EN LATAM VOLAMOS POR TI foi registrado e/ou renovado Colômbia.

A CYBER LATAM foi registrada e/ou renovada no Chile.

A TAM solicitou registro de marca, registrou ou renovou as seguintes marcas no 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, CARTEIRA LATAM, 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 PESQUISA POR PREÇO, TAM TARIFA LIGHT, TAM TARIFA MAX, TAM TARIFA PROMO, TAM TARIFA TOP, TAM VACATIONS, TAM VIAGENS, VAMOS LATAM.

Seguro

NCG 519: 6.2 NEGÓCIOS

Seguro de aviação

O grupo LATAM possui um programa de seguros aeronáuticos que inclui cobertura para casco e responsabilidade civil, oferecendo proteção contra os riscos inerentes às operações aéreas. Este programa protege contra danos a aeronaves, motores e peças, além de cobrir a responsabilidade civil perante terceiros, como passageiros e carga.

Este programa é gerido em conjunto com o Grupo IAG, que inclui a British Airways, a Iberia e as suas subsidiárias e franqueadas. Como resultado, o aumento do volume de transações permitiu uma melhor cobertura e o acesso a condições mais competitivas.

Seguro geral

Da mesma forma, o grupo LATAM possui apólices de seguro geral que cobrem diversos riscos que podem afetar seus ativos e patrimônio. Nesse contexto, oferece cobertura multirrisco, projetada para proteger contra danos e perdas decorrentes de incêndio, desastres naturais, roubo e outros eventos.

Seguro automóvel e de responsabilidade civil

O grupo LATAM também possui seguros de automóvel e de responsabilidade civil, o que reforça sua proteção contra possíveis imprevistos. Além disso, para salvaguardar o bem-estar de sua equipe, contrata apólices de seguro de vida, saúde complementar e acidentes para seus funcionários.

GOVERNANÇA CORPORATIVA

Acordo de acionistas

Na data de saída do grupo LATAM do seu processo de recuperação judicial (Chapter 11) nos Estados Unidos, ou em data próxima a essa, de acordo com os termos e condições do "Plano de Recuperação Judicial" aprovado e confirmado em 18 de junho de 2022 pelo Tribunal de Falências no referido processo de recuperação judicial, os Credores e Acionistas Apoiadores do referido Plano de Recuperação Judicial celebraram um Acordo de Acionistas que prevê, entre outras coisas, que:

- Durante um período de dois anos a partir da Data de Saída, as partes do Acordo de Acionistas votarão com suas ações para garantir que o Conselho de administração do LATAM Airlines Group S.A. seja composto, inicialmente e após o preenchimento das vagas correspondentes, por nove diretores que, de acordo com a legislação chilena, serão nomeados da seguinte forma:

- Cinco diretores, incluindo o vice-presidente do Conselho de administração do LATAM Airlines Group S.A., indicados pelos Credores Apoiadores; e

- Quatro diretores, incluindo o Presidente do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A. (que será de nacionalidade chilena), nomeados pelos Acionistas Apoiadores.

- Durante os primeiros cinco anos após a Data de Saída, em caso de liquidação ou dissolução do LATAM Airlines Group S.A., a recuperação das ações entregues em decorrência do exercício da opção de conversão das Novas Obrigações Conversíveis Série H (referidas, a título ilustrativo, como “Classe B” no Plano de Reorganização) ficará subordinada a qualquer direito de recuperação de ações de apoio entregues em decorrência do exercício da opção de conversão das Novas Obrigações Conversíveis Série G (referidas, a título ilustrativo, como “Classe A” no Plano de Reorganização) ou das Novas Obrigações Conversíveis Série I (referidas, a título ilustrativo, como “Classe C” no Plano de Reorganização), em cada caso detidas pelos Credores de Apoio na Data de Saída.

Convenções de votação, transferências e outros acordos

Convenções de votação

As partes do acordo de acionistas da Holdco I e do acordo de acionistas da TAM concordaram em votar suas ações com direito a voto da Holdco I e suas ações da TAM de uma maneira que reflita os acordos relativos à representação no conselho da TAM mencionados acima.

Restrições de transferência

Nos termos dos acordos de acionistas mencionados acima, a TEP Chile S.A. (“TEP Chile”) poderá vender em bloco todas as ações com direito a voto da Holdco I que detém de forma vantajosa, desde que cumpridas as disposições relativas à venda em bloco, caso ocorra um evento de liberação (conforme descrito abaixo).
Um "evento de liberação" ocorrerá se:

(1) O Grupo LATAM Airlines realizar um aumento de capital;

(2) A TEP Chile não exercer integralmente os direitos de subscrição preferencial que lhe são concedidos pela legislação chilena relativamente ao referido aumento de capital em relação a todas as suas ações restritas do Grupo LATAM Airlines; e

(3) Após a conclusão do referido aumento de capital, o indivíduo indicado pela TEP Chile para eleição ao conselho de administração do Grupo LATAM Airlines, com o auxílio do Grupo Cueto, não for eleito membro do conselho de administração do Grupo LATAM Airlines.

Em decorrência da implementação da reestruturação estabelecida no Plano de Reorganização, ocorreu um "evento de liberação". No entanto, até o momento, a venda das ações com direito a voto da Holdco I, detidas pela TEP Chile, não foi concretizada.

Restrição à transferência de ações da TAM

No acordo de acionistas da Holdco I, a LATAM concordou em não vender ou transferir quaisquer ações da TAM para qualquer pessoa (exceto uma de suas subsidiárias) em nenhum momento enquanto a TEP Chile detiver ações com direito a voto da Holdco I.

No entanto, a LATAM terá o direito de realizar tal venda ou transferência se, simultaneamente à venda ou transferência, a LATAM (ou seu cessionário) adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que a TEP Chile detém de forma efetiva por um valor equivalente à base tributária atual da TEP Chile sobre tais ações e quaisquer custos que a TEP Chile tenha que incorrer para realizar tal venda ou transferência.

A TEP Chile concedeu à LATAM, de forma irrevogável, o direito transferível de adquirir todas as ações com direito a voto da Holdco I que detém em benefício próprio, em conexão com qualquer venda dessa natureza.

Opção de conversão

Nos termos do acordo de acionistas da Holdco I, a LATAM tem o direito unilateral de converter suas ações sem direito a voto da Holdco I em ações com direito a voto da Holdco I, na máxima extensão permitida por lei, e de aumentar sua representação nos conselhos de administração da TAM e da Holdco I, se e quando permitido pelas leis de controle de propriedade estrangeira no Brasil e demais leis aplicáveis, desde que tal conversão não tenha efeito adverso (conforme definido na seção "Restrições de Transferência").

Em fevereiro de 2019, o Grupo LATAM Airlines S.A. concluiu os procedimentos para a troca de ações da Holdco I S.A., por meio da qual aumentou sua participação indireta na TAM S.A. de 48,99% para 51,04%.

Esta transação foi realizada ao abrigo da Medida Provisória nº 863/2018, expedida pelo CADE em 13 de dezembro de 2018, que permitiu a participação de capital estrangeiro até 100% em companhias aéreas no Brasil.

Caso a LATAM consiga comprar e/ou converter suas ações e não exerça esse direito em tempo hábil, os acionistas controladores da TAM terão o direito de vender suas ações com direito a voto da Holdco I para a LATAM por um valor equivalente ao preço de venda.

Aquisição de ações da TAM

As partes concordaram que todas as aquisições de ações ordinárias da TAM pela LATAM Airlines Group, Holdco I, TAM ou qualquer uma de suas respectivas subsidiárias, a partir da data efetiva da fusão, serão feitas pela Holdco I.

Relatório anual sobre a gestão do conselho de administração

NCG 519: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO E 11. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E COMITÊS DO CONSELHO

Em conformidade com o disposto no número 5 do parágrafo 8 do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, o Conselho de administração da LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia", a "Companhia" ou "LATAM") procede à emissão do seguinte relatório anual de sua administração referente ao exercício fiscal de 2025.

I. COMPOSIÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de administração da Companhia, em 2 de maio de 2024, era composto por Frederico Curado, Sonia JS Villalobos e Michael Neruda. Frederico Curado e Sonia JS Villalobos são considerados diretores independentes de acordo com a legislação dos EUA. De acordo com a legislação chilena, Frederico Curado é um diretor independente e atua como Presidente do Comitê de Diretores.
Os diretores foram eleitos na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 25 de abril de 2024, e seu mandato é de dois anos, de acordo com as disposições dos estatutos da Companhia.

II. RELATÓRIO DE ATIVIDADES DO COMITÊ

Durante o exercício fiscal de 2025, o Conselho de Administração reuniu-se em 17 ocasiões, a fim de exercer as suas competências e cumprir as suas atribuições, nos termos do artigo 50 Bis da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas, bem como para analisar ou avaliar outras questões que o Conselho de Administração tenha considerado necessárias.
Os principais tópicos abordados estão descritos abaixo.

Análise do balanço patrimonial e das demonstrações financeiras.

O Comitê de Diretores examinou e analisou as demonstrações financeiras da Companhia em 31 de dezembro de 2024, bem como ao término dos trimestres encerrados em 31 de março, 30 de junho e 30 de setembro de 2025, nas sessões extraordinárias realizadas em 30 de janeiro, 28 de abril e 28 de julho, e na sessão ordinária realizada em 14 de novembro de 2025, respectivamente, incluindo os relatórios dos auditores externos da Companhia, PriceWaterhouseCoopers Consultores Auditores Compañía Limitada ("PwC"), que participaram de todas as sessões.

Revisão dos relatórios de deterioração

Nas reuniões realizadas em 30 de janeiro, 28 de abril, 28 de julho e 14 de novembro de 2025, o Comitê do Conselho de administração analisou os indicadores de imparidade de determinados ativos incluídos nas demonstrações financeiras da unidade geradora de caixa, Transporte Aéreo. Os resultados do teste de imparidade para os períodos mencionados foram discutidos detalhadamente, e o Comitê concluiu que não foram observados indicadores de imparidade que justificassem a necessidade de a Companhia realizar testes adicionais a partir daquela data, nem de efetuar um ajuste contábil dos ativos na data em que o teste foi realizado.

Sistemas de remuneração para executivos e funcionários

Na sessão de 1º de julho de 2025, o Comitê examinou as políticas e sistemas de remuneração vigentes e a atualização dos planos de remuneração para os altos executivos e funcionários da Companhia, incluindo o Plano de Incentivo Corporativo (PIC).

Auditoria Interna

Na reunião realizada em 15 de janeiro de 2025, foi aprovado o Plano de Auditoria Interna de 2025. Nas reuniões realizadas em 13 de março, 28 de abril, 9 de maio, 10 de junho, 1º de julho, 6 de agosto, 2 de setembro, 7 de outubro, 14 de novembro e 2 de dezembro de 2025, foi analisado o andamento do Plano de Auditoria Interna executado durante o ano de 2025, destacando os principais projetos abordados, os aspectos relevantes das auditorias realizadas e o status dos controles internos.

Auditorias de conformidade com a SOX

Nas reuniões do Comitê do Conselho de administração de 15 de janeiro e 13 de março, foram apresentados os resultados obtidos no processo de certificação SOX durante 2024, no contexto da aprovação das demonstrações financeiras de 2024. Nas reuniões de 13 de março, 9 de maio, 10 de junho, 1º de julho e 7 de outubro, foram discutidos o planejamento e o monitoramento do progresso em relação à conformidade com a SOX para o processo de certificação de 2025. As reuniões de 9 de maio e 7 de outubro também abordaram as questões mais relevantes a serem consideradas durante 2025, os projetos da Companhia que podem afetar a conformidade com a SOX e um cronograma a ser seguido em relação a essa certificação durante 2025.

Serviços de Auditoria Externa

Na reunião realizada em 30 de janeiro de 2025, a PwC apresentou o relatório de auditoria externa de 2024. Na reunião realizada em 13 de março de 2025, foi realizada a avaliação de desempenho dos auditores externos e foi recomendado ao Conselho de administração a manutenção da PwC como auditora externa para o ano seguinte. Na reunião realizada em 9 de maio de 2025, a PwC apresentou o Plano Integrado de Auditoria Externa de 2025, abordando tópicos relacionados aos requisitos regulatórios referentes à comunicação e entregas de trabalho, à composição da equipe da PwC, à abordagem consolidada de auditoria, ao progresso realizado durante o ano na revisão de controles internos e ao cronograma de atividades e comunicações com os membros do Comitê. Na reunião realizada em 7 de outubro de 2025, a PwC apresentou o status do Plano, incluindo os testes de controles internos.

Gestão de Riscos Corporativos

Ao longo do ano, o Comitê do Conselho de administração analisou os riscos corporativos mais relevantes para a Companhia em diversas sessões, monitorando regularmente sua evolução e as medidas de mitigação implementadas. A sessão de 15 de janeiro analisou os riscos associados a potenciais restrições regulatórias que poderiam aumentar as regulamentações sobre a proteção do consumidor; a sessão de 13 de março analisou os riscos relacionados ao registro e à divulgação adequados das informações financeiras; a sessão de 1º de julho abordou os riscos tributários, como os associados ao uso e à governança da Inteligência Artificial; a sessão de 6 de agosto examinou os riscos relacionados à sustentabilidade; a sessão de 7 de outubro abordou os riscos de descumprimento das normas sobre corrupção e suborno, lavagem de dinheiro e livre concorrência; e, por fim, a sessão de 2 de dezembro apresentou uma atualização sobre os riscos tributários e tarifários. Dessa forma, o Conselho manteve uma supervisão contínua e sistemática dos principais riscos corporativos ao longo do ano.

Além disso, em sua reunião de 1º de julho de 2025, o Comitê do Conselho de administração realizou uma revisão abrangente do status de todos os principais riscos corporativos, incluindo medidas de prevenção, o modelo de gestão de riscos e seu progresso. Adicionalmente, o Conselho realizou revisões específicas dos principais riscos nos diversos territórios e negócios em que o grupo opera, bem como das principais iniciativas implementadas para sua mitigação eficaz: LATAM Airlines Peru, em 13 de março; LATAM Airlines Equador, em 9 de maio; LATAM Airlines Colômbia, em 10 de junho; o negócio de carga e o território dos Estados Unidos, em 7 de outubro; e LATAM Airlines Brasil, em 2 de dezembro.

Compliance

O Comitê do Conselho de administração, em suas sessões de 13 de março e 2 de setembro de 2025, recebeu os relatórios semestrais e o treinamento sobre Compliance, analisando, entre outros assuntos, as atualizações do Programa de Compliance , como a implementação de medidas relacionadas à Lei de Crimes Econômicos no Chile, o progresso no Programa de Compliance de Terceiros e o fortalecimento do Modelo de Prevenção de Crimes, entre outros, bem como seus principais conteúdos, que incluem o comprometimento da alta administração da Companhia, as normas e leis mais relevantes, o desenvolvimento de políticas, treinamentos e comunicações, o status dos Intermediários Terceirizados (“ITs”), a identificação e gestão de riscos de Compliance , o reporte de Compliance em nível corporativo, entre outros.

Políticas da América Latina

Nas sessões de 13 de março e 2 de setembro de 2025, durante a apresentação sobre Compliance , o Código de Conduta da América Latina foi revisado.

Na reunião ordinária realizada em 2 de dezembro de 2025, o Comitê de Compliance também revisou o processo de desenvolvimento, revisão e aprovação de políticas e analisou atualizações em políticas existentes, incluindo a Política Anticorrupção e de Recuperação de Bônus. Nessa reunião, também foi revisada a Política de Sustentabilidade Corporativa atualizada, observando que esta nova versão integra formalmente os pilares Social, Ambiental, de Mudanças Climáticas e de Economia Circular em uma estrutura unificada de governança ESG .

Análise de relatórios relacionados à Política de Transações com Partes Relacionadas (“PTR”)

Nas reuniões do Comitê realizadas em 30 de janeiro, 28 de abril, 28 de julho e 14 de novembro de 2025, em conformidade com a obrigação de relatório trimestral estabelecida na atual Política de Transações com Partes Relacionadas da Companhia e com a obrigação de relatório semestral de Transações com Partes Relacionadas da NCG nº 501 da CMF, a administração informou o Conselho de administração sobre: (i) as transações regulares realizadas pelo grupo LATAM com as subsidiárias nas quais sua participação é inferior a 95%, (ii) as principais transações realizadas entre as empresas do grupo LATAM em geral e (iii) as transações divulgadas na nota explicativa das demonstrações financeiras sobre transações com partes relacionadas, bem como no relatório semestral da NCG 501.

Recomendações do Comitê de Diretores

Além disso, o Comitê do Conselho de administração fez as recomendações indicadas abaixo, por ocasião da nomeação dos Auditores Externos da Companhia, Agências Privadas de Classificação de Risco, para o ano de 2025, além de outros assuntos relacionados à sua função.

Relatório de atividades por sessão do Comitê do Conselho de administração

NCG 519: 3.3.IV COMITÊS DO CONSELHO

O Conselho de Conselho de administração reuniu-se e realizou sessões em dezesseis ocasiões, com a presença de seus três membros em cada sessão, detalhados abaixo, juntamente com uma breve lista dos principais assuntos examinados em cada sessão:

Sessão Ordinária nº 261, 15/01/2025

- Possíveis restrições que aumentam as regulamentações relacionadas à proteção do consumidor
- Relatório da Comissão do Mercado Financeiro (CMF) sobre a Norma de Regulamentação 501
- Plano de Auditoria Interna 2025
- Agenda do Comitê do Conselho de administração para 2025
- Atualização do plano de Auditoria e SOX 2024
- Avaliação de Desempenho do auditor interno

2. Sessão Extraordinária nº 197, 30/01/2025

- Aprovação do teste de deterioração a partir de 31 de dezembro de 2024
- Revisão do processo de encerramento das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2024
- Relatório trimestral de transações com partes relacionadas
- Relatório do Auditor Externo

3. Sessão Ordinária nº 262, 13/03/2025

- Recomendação para o Formulário 20F e designação de especialistas financeiros de acordo com as normas da SEC.
- Proposta de agências de classificação de risco para o ano de 2025
- Avaliação de Desempenho do auditor externo
- Proposta da empresa de Auditoria externa para o ano fiscal de 2025
- Análise de risco corporativo da adequação dos registros financeiros
- Atualização do programa de Compliance
- Análise dos tópicos da LATAM Airlines no Peru
- Relatório anual sobre a gestão do Comitê do Conselho de Administração.
- Objetivos da Auditoria, do Controle Interno e da Gestão de Riscos
- Relatório Mensal de Auditoria Interna
- Sessão executiva privada com o Vice-Presidente Jurídico e de Compliance.
- Reunião executiva privada com o diretor financeiro, que em breve assumirá o cargo.
- Sessão executiva privada com o CEO

4. Sessão Ordinária nº 263, 28/03/2025

- Atualização da central de gestão de fraudes
- Atualização do Plano de Auditoria Interna
- Sessão executiva reservada para o Auditor Externo

5. Sessão Extraordinária nº 198, 28/04/2025

- Revisão e aprovação das demonstrações financeiras do primeiro trimestre de 2025.
- Relatório do Auditor Externo
- Relatório trimestral de transações com partes relacionadas
- Avaliação do projeto LATAM Airlines Brasil

6. Sessão Ordinária nº 264, 09/05/2025

- Análise dos tópicos da LATAM Airlines no Equador
- Plano Anual de Auditoria Externa para o ano de 2025
- Plano SOX 2025
- Relatório Mensal de Auditoria Interna
- Sessão executiva privada com o Vice-Presidente Jurídico e de Compliance.
- Sessão executiva privada com o Chefe de Auditoria Interna

7. Sessão Ordinária nº 265, 10/06/2025

- Análise dos tópicos da LATAM Airlines Colômbia
- Relatório Mensal de Auditoria Interna
- Tópico reservado para o Vice-Presidente Jurídico e de Compliance.

8. Sessão Ordinária nº 266, 01/07/2025

- Sistemas de remuneração e planos de compensação para executivos e funcionários da empresa
- Situação de risco corporativo
- Atualização sobre questões tributárias
- Tópicos do Gabinete do Controlador
- Assuntos corporativos e jurídicos
- Riscos do uso da inteligência artificial
- Relatório mensal do plano de auditoria

9. Sessão Extraordinária nº 199, 28/07/2025

- Revisão e aprovação das demonstrações financeiras do segundo trimestre de 2025.
- Relatório trimestral e semestral (NCG 501 CMF) de transações com partes relacionadas.
- Relatório do Auditor Externo
- Outros tópicos relacionados à Cibersegurança

10. Sessão Ordinária nº 267, 02/08/2025

- Atualização sobre Riscos de Sustentabilidade
- Questões corporativas
- Relatório mensal do Plano de Auditoria

11. Sessão Extraordinária nº 200, 13/08/2025

- Venda secundária de ações

12. Sessão Ordinária nº 268, 02/09/2025

- Alternativa de redução de capital
- Atualização do programa de Compliance
- Relatório mensal do Plano de Auditoria

13. Sessão Extraordinária nº 201, 08/09/2025

- Venda secundária de ações

14. Sessão Extraordinária nº 202, 24/09/2025

- Venda secundária de ações

15. Sessão Ordinária nº 269, 07/10/2025

- Atualização sobre Carga e Negócios em Territórios dos EUA
- Atualização sobre a gestão de riscos relacionados ao descumprimento das normas em matéria de corrupção e suborno, lavagem de dinheiro e livre concorrência.
- Atualização sobre estimativas e políticas contábeis
- Atualização da certificação SOX 2025
- Relatório mensal do Plano de Auditoria
- Sessão executiva privada com o diretor financeiro.
- Sessão executiva privada com o CEO

16. Sessão Ordinária nº 270, 14/11/2025

- Revisão e aprovação das demonstrações financeiras do terceiro trimestre de 2025.
- Relatório do Auditor Externo
- Relatório trimestral de transações com partes relacionadas
- Relatório mensal do Plano de Auditoria

17. Sessão Ordinária nº 271, 02/12/2025

- Análise dos tópicos da LATAM Airlines no Brasil
- Atualização sobre questões tributárias
- Atualização sobre questões tarifárias (tarifas)
- Revisão das estimativas e políticas contábeis relevantes
- Atualização sobre a joint venture entre a LATAM Airlines Brasil e a Delta Air Lines (MRO)
- Atualização da Política de Sustentabilidade
- Atualização sobre o processo de desenvolvimento e revisão das políticas de Compliance .
- Relatório mensal do Plano de Auditoria

III. REMUNERAÇÃO E DESPESAS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.

GRI-19
NCG 519: 3.3 COMITÊS DO CONSELHO

A Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da Companhia, realizada em 24 de março de 2025, deliberou o seguinte para o exercício social de 2025 e até a próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 2026:

(i) Como remuneração básica para cada Diretor do Conselho de administração, uma remuneração anual fixa de US$ 50.000 e US$ 85.417 para o Presidente do Conselho de administração, pagável mensalmente em um doze avos do valor correspondente, independentemente do número de reuniões do Conselho de administração em que comparecerem, sem limite para o número de reuniões.

(ii) Como remuneração adicional para cada Diretor que seja membro do Conselho de administração, um montante variável, equivalente a um terço (1/3) adicional calculado sobre a remuneração incremental a que o respetivo membro do Conselho tem direito como Diretor, tendo em conta o tempo que cada um exerceu o cargo de membro do Conselho de administração.

Os diretores Michael Neruda, Bornah Moghbel e os ex-diretores William de Wulf e Álvaro Fabián renunciaram à sua remuneração como membros do Conselho de administração, do Comitê de Diretores e/ou dos subcomitês.

Para o funcionamento do Conselho de administração e seus consultores, a Lei nº 18.046, sobre Sociedades Anônimas, estabelece que seu orçamento operacional deve ser, no mínimo, igual à soma da remuneração anual dos membros do Conselho. Nesse sentido, a Assembleia Geral Ordinária realizada em 24 de março de 2025 aprovou um orçamento operacional anual para o Conselho de administração no valor de US$ 185.417 para o exercício de 2025 e até a próxima Assembleia Geral Ordinária, a ser realizada em 23 de abril de 2026. Esse orçamento operacional não foi utilizado durante o ano de 2025.

IV. RECOMENDAÇÕES DO COMITÊ DE DIRETORES.

NCG 519: 3.3.IV COMITÊS DO CONSELHO E 11. COMENTÁRIOS DE ACIONISTAS E COMITÊS DO CONSELHO

IV.1 Proposta para a nomeação de auditores externos.

Na reunião do Conselho de administração de 13 de março de 2025, e em conformidade com o disposto no parágrafo 2) do inciso 8 do artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, foi aprovada a proposta ao Conselho de administração da Companhia, com base na análise realizada pela administração sobre a avaliação técnico-econômica da licitação para este serviço realizada em 2023 e na avaliação do trabalho e desempenho da auditoria do ano anterior,

de continuidade dos serviços de auditoria externa prestados pela PwC para o exercício de 2025. A proposta acima foi aprovada pela Assembleia Geral de Acionistas da Companhia realizada em 24 de março de 2025.

IV.2 Proposta de Agências Privadas de Classificação de Risco

O Conselho de administração, em sua reunião de 13 de março de 2025, e em conformidade com o disposto no parágrafo 2) da seção oito do Artigo 50 bis da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, deliberou propor ao Conselho de administração as Agências de Classificação de Risco a serem submetidas à aprovação pela Assembleia Geral Ordinária de Acionistas da Companhia em 24 de março de 2025. A este respeito, o Comitê deliberou propor ao Conselho de administração da Companhia a designação das seguintes agências de classificação de risco, com relação ao escopo local: Fitch Chile Clasificadora de Riesgo Limitada, Feller-Rate Clasificadora de Riesgo Limitada e International Credit Rating (ICR) Compañía Clasificadora de Riesgo Limitada; e, no que diz respeito à classificação de risco internacional: Fitch Ratings Inc., Moody's Investors Service e Standard & Poor's Ratings Services, para que o Conselho de administração possa utilizar uma ou mais dessas agências, conforme necessário, para cumprir os requisitos das regulamentações aplicáveis, de acordo com as melhores práticas. Interesse da sociedade:

IV.3 Outras recomendações

Além das recomendações mencionadas acima e como parte de sua gestão regular, o Comitê de Diretores recomendou ao Conselho de administração, entre outras coisas, a aprovação das Demonstrações Financeiras Trimestrais de março, junho e setembro; a adoção de novas políticas corporativas e atualizações das existentes; e o Plano de Incentivo a Executivo e Funcionários (CIP) da Companhia.

IV.4 Comitê de auditoria

Em 17 de julho de 2024, o Conselho de administração criou o Comitê de auditoria para cumprir as normas dos Estados Unidos. Este Comitê de auditoria é distinto do Comitê do Conselho de administração exigido pelo Artigo 50 bis da Lei nº 18.046. O Comitê de auditoria é composto pelo Sr. Frederico Curado e pela Sra. Sonia JS Villalobos.

As principais funções do Comitê de auditoria são: i) Supervisão das informações financeiras e relatórios contábeis, ii) Supervisão da Auditoria externa, iii) Supervisão do sistema de controle interno, iv) Supervisão da Compliance regulatória e ética e, finalmente, v) Supervisão da Auditoria interna e da Gestão de riscos.

COMENTÁRIOS E PROPOSTAS SOBRE A CONDUÇÃO DOS NEGÓCIOS

NCG 519: 10. COMENTÁRIOS DOS ACIONISTAS E DO COMITÊ DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Com relação ao terceiro parágrafo do artigo 74 da Lei nº 18.046, cabe mencionar que não houve comentários ou propostas do Conselho de Administração ou de acionistas que representem 10% ou mais das ações com direito a voto da LATAM Airlines Group S.A., em relação ao andamento dos negócios da empresa.

NOVA ESTRUTURA DE REMUNERAÇÃO ANUAL PARA O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO PARA O EXERCÍCIO FISCAL DE 2025

NCG 519: 3.2.II CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

A Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 24 de março de 2025 aprovou a nova estrutura de remuneração anual para o Conselho de administração para o exercício fiscal de 2025 e até a próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas, a ser realizada em 23 de abril de 2026. Nessa assembleia, os acionistas aprovaram uma remuneração anual fixa de US$ 80.000 para cada membro do Conselho de administração (US$ 160.000 no caso do Presidente). Essa remuneração será paga mensalmente em parcelas de um doze avos do valor correspondente, independentemente do número de reuniões do Conselho às quais os Diretores ou o Presidente comparecerem, sem limite máximo para o número de reuniões.

Além da remuneração base, a Assembleia Geral Ordinária de Acionistas realizada em 24 de março de 2025 aprovou uma remuneração adicional para cada membro do Conselho de administração, que será determinada com base nos seguintes critérios:

1) No período compreendido entre 25 de março de 2025 e a próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas, a ser realizada em 23 de abril de 2026, cada membro do Conselho de administração teve direito a receber remuneração adicional equivalente a 9.226.234 unidades de remuneração ou "URAs", desde que o Diretor tenha atuado continuamente até o final desse período. Além disso, os membros do Conselho de administração que também atuam em Comitês do Conselho têm direito a determinadas remunerações fixas e variáveis (ver "Comitês do Conselho e Comitê de auditoria" abaixo).

(b) Se o Diretor deixar o cargo antes da data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada nos primeiros quatro meses de 2026, por motivo diverso dos indicados na alínea (f) abaixo, o Diretor terá direito a uma parte proporcional das URAs referidas na alínea (a) acima, e o restante será perdido. Para o cálculo da parte proporcional nesta alínea, será considerado o período em que o Diretor esteve no cargo entre 25 de março de 2025 e a data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada nos primeiros quatro meses de 2026; ficando entendido que, para o único propósito de calcular a parte proporcional referida nesta alínea (b), a Assembleia Geral Ordinária de Acionistas correspondente a 2026 será considerada como tendo sido realizada em 15 de abril de 2026.

(c) Sujeito às disposições da alínea (d) abaixo, os URA referidos na alínea (a) acima serão tornados efetivos e pagos, e o Diretor terá direito a recebê-los, dentro de um período de 15 dias a partir da data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada nos primeiros quatro meses de 2026.

(d) No entanto, se o Diretor deixar de exercer o cargo antes da data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a realizar nos

primeiros quatro meses de 2026 por um motivo diferente dos indicados na alínea (f) abaixo, os URA referidos na alínea (a) acima a que o Diretor tem direito serão tornados efetivos e pagos, na proporção correspondente de acordo com a alínea (b) acima, e o Diretor terá direito a recebê-los, no prazo de 15 dias a contar da data em que o Diretor deixar de exercer o cargo.

(e) Para efeitos de pagamento, o valor de cada URA será considerado, para fins de referência, equivalente ao preço de uma ação da Companhia. Consequentemente, as URAs serão pagas ao preço médio ponderado das transações no mercado de ações das ações da Companhia durante os 10 dias úteis anteriores à data em que se tornarem efetivas, ou seja, a data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada nos primeiros quatro meses de 2026 ou a data em que o Diretor deixar o cargo, conforme o caso (doravante também denominado "Preço Médio Ponderado"). Para efeitos de cálculo do Preço Médio Ponderado, serão consideradas as transações em bolsas de valores nacionais, bem como as bolsas de valores estrangeiras reconhecidas nacionalmente nas quais os American Depositary Ações (ADSs) da LATAM estejam listados.

O pagamento será feito em dinheiro, em dólares americanos; ou em pesos, moeda corrente, de acordo com o equivalente à taxa de câmbio "observada por dólar" publicada pelo Banco Central do Chile no Diário Oficial no dia do respectivo pagamento.

(f) Se, antes da data da próxima Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a realizar nos primeiros quatro meses de 2026, o Diretor deixar de exercer o cargo devido a uma incapacidade legal para exercer o cargo de Diretor ou em consequência de um conflito superveniente ou outra causa que não lhe permita continuar a exercer os seus deveres fiduciários como Diretor, perderá todos os URA referidos na alínea (a) acima.

(g) Em caso de mudança de controle da Sociedade, o Diretor que mantiver o seu estatuto na data da mudança de controle terá direito ao montante total dos URA referidos na alínea (a) acima.

(h) Em caso de alterações na composição do Conselho de administração, a remuneração adicional será paga proporcionalmente ao tempo em que cada Diretor (ou seu substituto, conforme o caso) ocupou o cargo no respectivo período.

(i) De acordo com as disposições da alínea (e) acima, se qualquer modificação da estrutura de capital da Companhia afetar o valor de referência usado para o cálculo e pagamento dos URAs, o Conselho de administração deverá ajustar o valor de referência correspondente a cada URA com base na nova realidade da Companhia, de modo que o valor de referência ajustado de cada URA preserve a lógica de referência estabelecida para os URAs na mesma alínea (e).
Os valores pagos durante o ano de 2025 a título de remuneração variável, de acordo com as alíneas a), b) e c) acima, são os seguintes:

	Este$
URAs (Membros do Conselho de administração)	*345*
URAs (Membros do Comitê de Diretores)	*38*
Total	***383***

Os diretores Bornah Moghbel e Michael Neruda, assim como os ex-diretores Álvaro Fabián e William de Wulf, renunciaram à sua remuneração como membros do Conselho de administração, membros do Comitê de Diretores e membros dos subcomitês.

Influência política

GRI 415-1

Contribuições monetárias do grupo LATAM

	2022	2023	2024	2025
Atividades de lobby, representação de interesses ou similares.	*0*	*0*	*0*	*0*
Campanhas políticas locais, regionais ou nacionais, organizações, candidatos	*0*	*0*	*0*	*0*
Associações comerciais, associações profissionais, grupos ou organizações isentas de impostos (por exemplo, centros de estudos)	*1,402,306*	*1,829,742*	*1,545,987*	*1,124,486*
Outros	*0*	*0*	*0*	*0*
Contribuições totais e outras despesas	*1,402,306*	*1,829,742*	*1,545,987*	*1,124,486*
Cobertura de dados	*100%*	*100%*	*100%*	*100%*



Aumento das contribuições monetárias para as organizações.

Nome da organização	Descrição da organização	Valor pago em 2025
Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR)	*A missão da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR) é incentivar o transporte aéreo no Brasil, promovendo o crescimento contínuo e sustentável da aviação civil no país. Suas estratégias operacionais incluem o planejamento, a implementação e o apoio a iniciativas e programas voltados para o estímulo do transporte de passageiros e de cargas.*	*US$641,675*
Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil)	*A Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo (ALTA Brasil) é uma organização sem fins lucrativos composta pelas principais empresas de aviação civil da região. Seus membros incluem companhias aéreas responsáveis por mais de 80% do tráfego aéreo na América Latina e no Caribe. O objetivo fundamental da associação é coordenar esforços colaborativos para fomentar o desenvolvimento de um ambiente aéreo mais seguro, eficiente, rentável e sustentável. Tudo isso visa gerar crescimento socioeconômico para as comunidades nos países da América Latina e do Caribe.*	*US$25,000*
Associação Chilena de Companhias Aéreas (Achila)	*A Associação Chilena de Companhias Aéreas (Achila) é uma organização que reúne as principais companhias aéreas que operam no Chile, tanto nacionais quanto internacionais. Seu objetivo é promover o desenvolvimento e a sustentabilidade da indústria da aviação civil no país, garantindo altos padrões de segurança, qualidade e acessibilidade no transporte aéreo.* *Achila também trabalha para fortalecer as conexões aéreas entre o Chile e o resto do mundo, contribuindo para a competitividade e o crescimento econômico do setor.*	*US$70,000*



Outros

Indicadores sugeridos pela S&P Global(avaliação de sustentabilidade corporativa)

Métricas de sucesso para a remuneração de gerentes gerais

O grupo LATAM utiliza indicadores de desempenho para a remuneração variável do CEO, que estão vinculados ao retorno financeiro. Esses indicadores geralmente refletem um forte desempenho financeiro, como EBITDAR ajustado (em milhões de dólares americanos), Fluxo de Caixa Livre Não Alavancado (em milhões de dólares americanos) e ROIC (percentual do NOPAT Ajustado sobre o Capital Investido).

Alinhamento com o desempenho a longo prazo

O grupo LATAM oferece incentivos de longo prazo como parte da remuneração variável do seu CEO, com o período máximo de concessão podendo chegar a 42 meses. Este incentivo é concedido na forma de bônus e está sujeito a políticas de recuperação. Na medida permitida pela legislação aplicável, os pagamentos efetuados no âmbito do CIP estarão sujeitos a recuperação ou reembolso.

(a) conforme exigido por lei ou de acordo com qualquer política aplicável do Empregador; ou (b) no caso de violação, por parte do Empregado, das cláusulas restritivas descritas acima.



NOSSOS NEGÓCIOS

Quadro regulatório

NCG 519: 6.1.III E 6.1.IV SETOR INDUSTRIAL
GRI 2-27

Segue abaixo uma breve referência aos efeitos materiais das regulamentações aeronáuticas e outras normas em vigor nas jurisdições relevantes em que operamos. Estamos sujeitos à jurisdição de diversas agências reguladoras e de fiscalização em cada um dos países onde atuamos. Acreditamos ter obtido e mantido a autoridade necessária, incluindo autorizações e certificados operacionais quando exigidos, os quais estão sujeitos à conformidade contínua com as leis, normas e regulamentos pertinentes ao setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

Os países onde realizamos a maior parte de nossas operações são Estados contratantes e membros permanentes da OACI, uma agência das Nações Unidas criada em 1947 para auxiliar no planejamento e desenvolvimento do transporte aéreo internacional. A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional. Na ausência de uma regulamentação local aplicável em relação à segurança ou à manutenção, os países onde operamos incorporaram por referência a maioria das normas técnicas da OACI. Acreditamos estar em conformidade substancial com todas essas normas técnicas relevantes.

Regulamentação Ambiental e de Ruído

Não existem regulamentações ou controles ambientais relevantes nas jurisdições em que operamos, impostos às companhias aéreas, aplicáveis às aeronaves ou que nos afetem de alguma forma, exceto leis e regulamentos ambientais de aplicabilidade geral.

No Chile, Brasil, Colômbia, Equador, Peru, entre outros, as aeronaves devem cumprir certas restrições de ruído. As aeronaves da LATAM cumprem substancialmente todas essas restrições, tendo implementado pelo menos o padrão conhecido como "Requisitos de Estágio 4" em toda a sua frota.

Em 2016, a OACI adotou uma resolução que criou o Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (CORSIA), fornecendo uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de CO2 na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). Com a adoção dessa estrutura, o setor da aviação tornou-se o primeiro a alcançar um acordo em relação às suas emissões de CO2. O sistema, que define um padrão unificado para regular as emissões de CO2 em voos internacionais, começou a ser implementado em várias fases pelos Estados-membros da OACI em 2021 (com os Estados-membros voluntários).

Segurança e proteção

Nossas operações estão sujeitas à jurisdição de diversas agências em cada um dos países onde atuamos, as quais estabelecem normas e requisitos para a operação e manutenção de aeronaves.

Nos Estados Unidos, a Lei de Segurança da Aviação e dos Transportes exige, entre outras coisas, a implementação de certas medidas de segurança por companhias aéreas e aeroportos, como a inspeção de todas as bagagens dos passageiros em busca de explosivos. O financiamento para a segurança aeroportuária e das companhias aéreas, exigido pela Lei de Segurança da Aviação, é parcialmente proveniente de uma taxa de segurança de passageiros de US$ 5,60 por trecho, sujeita a um limite máximo de US$ 11,20 por viagem de ida e volta; no entanto, as companhias aéreas são responsáveis pelos custos que excedam essa taxa. A implementação dos requisitos da Lei de Segurança da Aviação resultou em aumento de custos para as companhias aéreas e seus passageiros. Desde os eventos de 11 de setembro de 2001, o Congresso dos Estados Unidos determinou, e a TSA implementou, inúmeros procedimentos e requisitos de segurança que impuseram e continuarão a impor encargos às companhias aéreas, aos passageiros e às empresas de transporte.

A seguir, apresentamos algumas regulamentações aeronáuticas específicas relacionadas aos direitos de rota e à política de preços nos países onde operamos.

CHILE

Regulamento Aeronáutico

Tanto a CDGAC quanto a Junta de Aeronáutica Civil do Chile (JAC) supervisionam e regulamentam o setor de aviação chileno. A CDGAC se reporta diretamente à Força Aérea Chilena e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos chilenos relativos à navegação aérea. A JAC é a autoridade de aviação civil do Chile. Com base principalmente no Decreto-Lei nº 2.564, que regulamenta a aviação comercial, a JAC estabelece as principais políticas comerciais para o setor de aviação no Chile e regulamenta a atribuição de rotas internacionais e o cumprimento de certos requisitos de seguro, enquanto a CDGAC regulamenta as operações de voo, incluindo pessoal, aeronaves e padrões de segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária. Obtivemos e mantemos a autorização necessária do governo chileno para realizar operações de voo, incluindo certificados de autorização da JAC e certificados técnicos operacionais da CDGAC, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo das leis, normas e regulamentos aplicáveis ao setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Chile é um Estado contratante e membro permanente da OACI. As autoridades chilenas incorporaram as normas técnicas da OACI para a indústria da aviação internacional em suas leis e regulamentos. Na ausência de uma regulamentação chilena aplicável em matéria de segurança ou manutenção, o CDGAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACI. Acreditamos estar em conformidade substancial com todas essas normas técnicas relevantes.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas: As companhias aéreas chilenas não precisam de autorizações para transportar passageiros ou carga em rotas domésticas, apenas devem cumprir os requisitos técnicos e de seguros estabelecidos, respectivamente, pela CDGAC e pela JAC. Não existem barreiras regulatórias que impeçam uma companhia aérea estrangeira de criar uma subsidiária no Chile e entrar no mercado doméstico chileno utilizando essa subsidiária. Em 18 de janeiro de 2012, a Secretaria de Transportes e a Secretaria de Economia do Chile anunciaram a abertura unilateral do espaço aéreo doméstico chileno. Essa abertura foi confirmada em novembro de 2013 e está em vigor desde então.

Rotas Internacionais: Como companhia aérea que opera em rotas internacionais, a afiliada chilena do grupo LATAM também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Chile e vários outros países. Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes entre o Chile e governos estrangeiros continuarão em vigor, e uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais poderia ter um impacto adverso significativo nas operações e nos resultados financeiros da LATAM.

Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de pouso correspondentes, derivam de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Chile e governos estrangeiros. Segundo esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar voos regulares para determinados destinos do primeiro e, em certos casos, para conexões com destinos em terceiros países. No Chile, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. Se houver mais de um candidato para uma frequência de rota, a JAC (Agência de Aviação Civil do Chile) a concede por meio de leilão público com duração de cinco anos. A JAC concede as frequências de rota sob a condição de que a companhia aérea beneficiária as opere de forma permanente. Se uma companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de seis meses ou mais, a JAC poderá rescindir seus direitos sobre essa rota. As frequências de rota internacional são livremente transferíveis. Em outubro de 2023, a JAC realizou um leilão público para 13 frequências internacionais na rota Santiago – Lima, com a participação de três companhias aéreas chilenas. A afiliada chilena do grupo LATAM venceu 10 das 13 frequências, pagando US$ 315.000 por elas.

Política de Preços de Passagens Aéreas

As companhias aéreas chilenas têm permissão para estabelecer suas próprias tarifas domésticas e internacionais sem regulamentação governamental. Para mais informações, consulte "$_2$ Regulamentação Antitruste" abaixo. Em 1997, a Comissão Antitruste aprovou e impôs um plano tarifário de autorregulamentação específico para as operações domésticas no Chile, em consonância com a diretriz da Comissão Antitruste de manter um ambiente competitivo. De acordo com esse plano, devemos notificar a JAC sobre qualquer aumento ou redução nas tarifas padrão em rotas consideradas "não competitivas" pela JAC e qualquer redução nas tarifas em rotas "competitivas" com pelo menos 20 dias de antecedência. A LATAM deve notificar a JAC sobre qualquer aumento nas tarifas em rotas "competitivas" com pelo menos 10 dias de antecedência.

Além disso, as autoridades chilenas agora exigem que a LATAM justifique qualquer alteração nas tarifas em rotas não competitivas. A LATAM também deve garantir que a receita média em uma rota não competitiva não seja superior à das rotas competitivas de distância semelhante.

PERU

Regulamento Aeronáutico

A Direção Geral de Aeronáutica Civil do Peru (PDGAC) supervisiona e regulamenta o setor da aviação no país. A PDGAC se reporta diretamente ao Ministério dos Transportes e Comunicações e é responsável por fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos peruanos relativos à navegação aérea. Além disso, a PDGAC regulamenta a atribuição de rotas nacionais e internacionais, o cumprimento de certos requisitos de seguro e as operações de voo, incluindo normas de pessoal, aeronaves e segurança, controle de tráfego aéreo e gestão aeroportuária.

A LATAM Airlines Peru obteve e mantém as autorizações necessárias do governo peruano para realizar operações de voo, incluindo autorizações e certificados técnicos operacionais, cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo das leis, normas e regulamentos aplicáveis ao setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

O Peru é um Estado contratante e membro permanente da OACI. A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, as quais as autoridades peruanas incorporaram às leis e regulamentos peruanos. Na ausência de uma regulamentação peruana aplicável em matéria de segurança ou manutenção, a PDGAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACI.

A filial peruana do grupo LATAM acredita estar em conformidade substancial com todas as normas técnicas relevantes.

Direitos de Rota

Rotas domésticas: As companhias aéreas peruanas devem obter autorizações para transportar passageiros ou carga em quaisquer rotas domésticas e cumprir os requisitos técnicos e legais estabelecidos pela PDGAC. Companhias aéreas não peruanas não estão autorizadas a operar voos domésticos entre destinos no Peru.

Rotas Internacionais: Como companhia aérea que opera em rotas internacionais, a LATAM Airlines Peru também está sujeita a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Peru e vários outros países. Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes entre o Peru e governos estrangeiros continuarão em vigor, e uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais tratados bilaterais poderia ter um impacto adverso significativo nas operações e nos resultados financeiros.

Os direitos de rota internacional, assim como os direitos de pouso correspondentes, derivam de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Peru e governos estrangeiros. Segundo esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar voos regulares para determinados destinos do primeiro e, em certos casos, para conexões com destinos em terceiros países. No Peru, quando frequências de rota adicionais de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. Se houver mais de um solicitante para uma frequência de rota, a PDGAC (Diretoria Geral de Aviação Civil do Peru) a concede de acordo com diferentes regras de designação por um período de quatro anos. A PDGAC concede as frequências de rota sob a condição de que a companhia aérea beneficiária as opere de forma permanente. Se uma companhia aérea deixar de operar uma rota por um período de 90 dias ou mais, a PDGAC pode rescindir seus direitos sobre essa rota. Nos últimos anos, a PDGAC revogou as frequências de rota não utilizadas de diversas companhias aéreas peruanas.

EQUADOR

Regulamento Aeronáutico

Existem duas instituições que controlam a aviação comercial em nome do Estado: (i) o Conselho Nacional de Aviação Civil do Equador (CNAC), que define a política de aviação; e (ii) a EDGAC, que é uma agência técnica de regulação e controle. O CNAC emite licenças de operação e concede concessões operacionais a companhias aéreas nacionais e internacionais. Também emite pareceres sobre tratados bilaterais e multilaterais de transporte aéreo, aloca rotas e direitos de tráfego e aprova acordos operacionais conjuntos, como contratos de wet lease e compartilhamento de códigos.

Fundamentalmente, o EDGAC é responsável por:

- Garantir que as normas e regulamentos técnicos nacionais, bem como as normas e regulamentos internacionais da OACI, sejam observados;
- Manter registros sobre seguros, aeronavegabilidade e licenças de aeronaves civis equatorianas;
- Manutenção do Registro Nacional de Aeronave ;
- Emitir licenças para tripulações;
- Controlar o tráfego aéreo dentro do espaço aéreo nacional;
- Aprovar códigos compartilhados; e
- Modificar licenças de operação.

A EDGAC também deve cumprir as normas e os métodos recomendados pela OACI, uma vez que o Equador é signatário da Convenção de Chicago de 1944.

Direitos de Rota

As companhias aéreas devem obter autorização da CNAC (uma licença ou concessão de operação) para prestar serviços de transporte aéreo. Para operações domésticas, somente empresas constituídas no Equador podem operar localmente, e somente aeronaves registradas no Equador e operadas sob contratos de leasing operacional (dry lease), ou aeronaves estrangeiras, desde que registradas como aeronaves principais, estão autorizadas a operar em território nacional.

Rotas Internacionais: As autorizações para operações internacionais baseiam-se em tratados de transporte aéreo assinados pelo Equador ou, na sua ausência, aplica-se o princípio da reciprocidade. Todas as companhias aéreas que operam na América Latina e estão constituídas em países membros da Comunidade Andina de Nações (CAN) obtêm seus direitos de tráfego com base em decisões atualmente em vigor nesse regime, em particular a decisão nº 582 de 2004, que garante o livre acesso aos mercados, sem qualquer tipo de restrição, exceto por razões técnicas.

Política de Preços de Passagens Aéreas

Em 13 de outubro de 2011, foi promulgada a Lei de Regulação e Controle do Poder de Mercado, com o objetivo de evitar, prevenir, corrigir, eliminar e punir o abuso de poder de mercado por parte dos operadores econômicos, bem como punir práticas restritivas, desleais e acordos que envolvam conluio. Esta lei cria uma nova entidade pública como autoridade máxima de aplicação e estabelece os procedimentos de investigação e as sanções aplicáveis, que são severas. As tarifas não são regulamentadas e estão sujeitas apenas a registro. Em geral, os tratados bilaterais relativos ao transporte aéreo permitem que as tarifas aéreas sejam regulamentadas pela legislação do país de origem.

BRASIL

Regulamento Aeronáutico

O setor da aviação civil no Brasil é regulamentado e fiscalizado pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). A ANAC responde diretamente ao Ministério dos Portos e Aeroportos, que, por sua vez, está subordinado ao Poder Executivo Federal. Com base na Lei nº 11.182/2005, a ANAC foi criada para regular a aviação comercial, a navegação aérea, a atribuição de rotas nacionais e internacionais, o cumprimento de certos requisitos de seguro, as operações de voo, incluindo normas de pessoal, aeronaves e segurança, o controle de tráfego aéreo, neste caso compartilhando suas atividades e responsabilidades com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), entidade subordinada à Força Aérea Brasileira (Comando da Aeronáutica), vinculada ao Ministério da Defesa, e responsável

pela gestão do Sistema Integrado de Controle do Espaço Aéreo (SISCEAB), e a gestão aeroportuária, neste último caso compartilhando responsabilidades com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), empresa pública criada pela Lei nº 5862/72, responsável pela administração, operação e exploração industrial e comercial de aeroportos brasileiros (com exceção dos aeroportos concedidos à iniciativa privada).

A LATAM Airlines Brazil obteve e mantém a autorização necessária do governo brasileiro para realizar operações de voo, incluindo autorização e certificados técnicos operacionais da ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), cuja continuidade está sujeita ao cumprimento contínuo das leis, normas e regulamentos aplicáveis ao setor aéreo, incluindo quaisquer normas e regulamentos que possam ser adotados no futuro.

A ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil) é a autoridade brasileira de aviação civil e é responsável por supervisionar o cumprimento das leis e regulamentos brasileiros relativos ao transporte aéreo. O Brasil é um Estado contratante e membro permanente da OACI (Organização da Aviação Civil Internacional). A OACI estabelece normas técnicas para a indústria da aviação internacional, as quais as autoridades brasileiras incorporaram às leis e regulamentos brasileiros. Na ausência de uma regulamentação brasileira aplicável em matéria de segurança ou manutenção, a ANAC incorporou por referência a maioria das normas técnicas da OACI.

Direitos de Rota

Rotas Domésticas: As companhias aéreas brasileiras operam sob concessão de serviços públicos e, por isso, precisam obter uma concessão das autoridades brasileiras para prestar serviços de transporte aéreo de passageiros e cargas. Além disso, o Certificado de Operador Aéreo (COA) também é necessário para que as companhias aéreas brasileiras ofereçam serviços regulares de transporte aéreo doméstico de passageiros ou cargas. As companhias aéreas brasileiras também precisam cumprir todos os requisitos técnicos estabelecidos pela ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil). De acordo com o Código Aeronáutico Brasileiro (CAB), estabelecido pela Lei Federal nº 7.565/86, não há restrições à participação estrangeira na propriedade de companhias aéreas brasileiras. O CAB também estabelece que companhias aéreas não brasileiras não estão autorizadas a prestar serviços de transporte aéreo doméstico no Brasil. Segundo o CAB, os serviços de transporte aéreo doméstico são reservados a pessoas jurídicas constituídas de acordo com as leis brasileiras, com sede e administração no Brasil.

Rotas Internacionais: As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras que operam em rotas internacionais também estão sujeitas a diversos acordos bilaterais de transporte aéreo civil que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo entre o Brasil e vários outros países. Os direitos de rota internacional, bem como os respectivos direitos de pouso, derivam de diversos acordos de transporte aéreo negociados entre o Brasil e governos estrangeiros. De acordo com esses acordos, o governo de um país concede ao governo de outro o direito de designar uma ou mais de suas companhias aéreas nacionais para operar voos regulares para determinados destinos do primeiro e, em certos casos, para conexões com destinos em terceiros países. No Brasil, quando frequências adicionais de rotas de e para cidades estrangeiras se tornam disponíveis, qualquer companhia aérea elegível pode solicitar sua obtenção. Se houver mais de um candidato para uma frequência de rota, a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) deve realizar uma licitação pública e conceder a frequência à companhia aérea vencedora. A ANAC concede as frequências de rota sob a condição de que a companhia aérea beneficiária as opere de forma permanente. A Resolução nº 491/18 da ANAC indica os requisitos para comprovar a subutilização de uma frequência e como ela pode ser revogada e reatribuída. Esta disposição da resolução entrou em vigor em setembro de 2019.

Política de Preços de Passagens Aéreas

As companhias aéreas brasileiras e estrangeiras têm permissão para estabelecer suas próprias tarifas internacionais e domésticas, neste último caso apenas para as brasileiras, sem regulamentação governamental, desde que não abusem de qualquer posição dominante no mercado que possam ter. As companhias aéreas podem apresentar denúncias ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) em relação a práticas monopolistas ou outras práticas de precificação por parte de outras companhias aéreas que violem as leis antitruste brasileiras.

COLÔMBIA

Regulamento Aeronáutico

A entidade governamental responsável pela regulamentação, direção e supervisão da aviação civil na Colômbia é a Unidade Gestão Especial de Aeronáutica Civil (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, “Aerocivil” ou “AC”), uma unidade administrativa especial vinculada ao Ministério dos Transportes. A AC é a autoridade aeronáutica para todo o território nacional, responsável pela regulamentação e supervisão do espaço aéreo colombiano, em conformidade com a Constituição Política da Colômbia, os tratados internacionais ratificados pela Colômbia e os regulamentos aeronáuticos aplicáveis. A AC tem competência para interpretar, aplicar e emitir regulamentos complementares relativos à aviação civil e ao transporte aéreo, a fim de garantir o cumprimento do Regulamento Aeronáutico da Colômbia (“RAC”), respeitando os princípios da legalidade e do devido processo legal estabelecidos na Constituição Política da Colômbia e no Código de Processo Administrativo e Litígios Administrativos (Lei nº 1.437 de 2011). A AC também concede as licenças necessárias para o transporte aéreo.

Direitos de Rota

A Comissão de Aviação Civil (CAC) concede autorizações de operação a companhias aéreas nacionais e estrangeiras que pretendem operar na Colômbia, a partir de voos para a Colômbia e com destino a ela. No caso das companhias aéreas colombianas, para obter o Certificado de Operador Aéreo (COA) e a autorização de operação, a empresa deve cumprir o Regulamento de Aviação Civil (RAC) e atender aos

requisitos legais, econômicos, financeiros e técnicos estabelecidos no Decreto nº 1.282 de 1994 e regulamentos correlatos. O processo de solicitação inclui uma audiência pública na qual a conveniência e a necessidade do serviço para o público são avaliadas, de acordo com os princípios de transparência e participação pública exigidos pela legislação administrativa colombiana. O mesmo processo deve ser seguido para a inclusão de rotas nacionais ou internacionais. A concessão de rotas internacionais está sujeita aos acordos bilaterais e multilaterais de serviços aéreos firmados pela Colômbia. Exceções ao procedimento de audiência pública incluem: (i) solicitações de companhias aéreas de países membros da Comunidade Andina (CAN), nos termos da Decisão nº 582 de 2004, que estabelece um regime de céus abertos entre os Estados membros; (ii) rotas ou autorizações que fazem parte de um regime liberalizado nos termos de acordos bilaterais ou multilaterais aplicáveis; e (iii) outras exceções que possam ser estabelecidas pela AC de acordo com os regulamentos aplicáveis. Mesmo que o processo de audiência pública não se aplique, a companhia aérea deve apresentar um estudo técnico, econômico e financeiro completo à AC (Autoridade de Concorrência) e o pedido deve ser publicado no site oficial da autoridade por um período mínimo estabelecido por regulamento, em conformidade com o direito de acesso à informação pública garantido pelo Artigo 74 da Constituição Política da Colômbia e pela Lei nº 1.712 de 2014 (Lei de Transparência e Acesso à Informação Pública). As autorizações de Rota são concedidas em caráter intransferível e são específicas para a companhia aérea autorizada, de acordo com o Decreto nº 1.282 de 1994. Em relação ao investimento estrangeiro em companhias aéreas colombianas, embora geralmente não haja restrições quanto ao percentual de participação de capital estrangeiro em companhias aéreas nacionais sob a regulamentação vigente, tais investimentos devem cumprir os requisitos de registro de investimento estrangeiro estabelecidos pelo Banco Central (Banco de la República) e pelo Ministério do Comércio, Indústria e Turismo, e estão sujeitos às disposições da lei de concorrência aplicáveis, conforme a Lei nº 1.340 de 2009 (Superintendência de Indústria e Comércio).

Política de Preços de Passagens Aéreas

Desde julho de 2007, em conformidade com a Resolução nº 3.299 de 2007, emitida pela Aerocivil, os requisitos mínimos de tarifas aéreas para o transporte aéreo internacional e doméstico foram eliminados, permitindo que as companhias aéreas estabelecessem tarifas com base nas condições de mercado, sujeitas às leis de proteção ao consumidor, incluindo a Lei nº 1.480 de 2011 (Lei de Proteção ao Consumidor). De acordo com a Resolução nº 904 de 2012, emitida em fevereiro de 2012, a Aerocivil eliminou a sobretaxa obrigatória de combustível para o transporte aéreo de passageiros e cargas, tanto em âmbito nacional quanto internacional. A partir de 1º de abril de 2012, as companhias aéreas podem decidir, a seu critério, se cobrarão ou não uma sobretaxa de combustível, desde que tais cobranças estejam em conformidade com as normas de proteção ao consumidor e os requisitos de transparência. Caso seja cobrada uma sobretaxa de combustível, esta deve estar incluída no preço total da passagem, mas deve ser divulgada separadamente e de forma clara nos bilhetes, na publicidade e em todos os materiais de marketing utilizados pela companhia aérea, em conformidade com a transparência ao consumidor e os direitos de informação estabelecidos pela Lei nº 1480 de 2011 e pelo Decreto nº 1074 de 2015 (Decreto Único de Regulamentação do Setor de Comércio, Indústria e Turismo).

Nesse mesmo sentido, a partir de 1º de abril de 2012, deixou de existir qualquer restrição quanto às tarifas máximas publicadas pelas companhias aéreas, bem como a obrigação de as empresas aéreas comunicarem à Autoridade Aeronáutica Civil as tarifas e condições no dia seguinte à sua publicação. As restrições às tarifas aéreas máximas foram eliminadas e as companhias aéreas deixaram de ser obrigadas a comunicar as tarifas e condições à Aerocivil no dia seguinte à publicação. No entanto, as companhias aéreas continuam sujeitas a: (i) obrigações gerais de comunicação que possam ser exigidas pela Aerocivil para fins estatísticos e regulamentares; (ii) leis de proteção do consumidor que proíbem práticas de preços abusivas, enganosas ou discriminatórias, nos termos da Lei n.º 1.480 de 2011; e (iii) disposições da lei da concorrência, nos termos da Lei n.º 1.340 de 2009, que proíbem a fixação de preços e outras condutas anticoncorrenciais.As tarifas administrativas não estão



sujeitas a alterações e sua cobrança é obrigatória para o transporte de passageiros de acordo com o Regulamento Aeronáutico Civil. Tarifas administrativas diferenciadas aplicam-se às vendas de bilhetes realizadas por meio de canais online.

REGULAMENTO ANTITRUSTE

Chile

A Procuradoria Nacional Econômica (FNE, na sigla em espanhol) é uma das principais autoridades antitruste do Chile. A FNE supervisiona e investiga questões antitruste, regidas pelo Decreto-Lei nº 211 de 1973, com suas alterações, ou a "Lei Antitruste". A Lei Antitruste considera anticoncorrencial qualquer conduta que impeça, restrinja ou dificulte a concorrência, ou que vise produzir tais efeitos.

A Lei Antitruste continua dando exemplos das seguintes condutas anticoncorrenciais: (i) cartéis; (ii) abuso de posição dominante; e (iii) interligação.

A entidade não governamental (ENF) ou qualquer pessoa lesada pode pleitear indenização por danos decorrentes de violação da Lei Antitruste, ajuizando ação no Tribunal de Defesa da Livre Concorrência do Chile (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, ou "TDLC"). O TDLC tem competência para impor diversas sanções por violações da Lei Antitruste, incluindo: (i) a alteração ou rescisão de atos e contratos; (ii) a alteração ou dissolução das pessoas jurídicas envolvidas na infração; e/ou (iii) a imposição de multa de até 30% do faturamento da entidade infratora correspondente à linha de produtos e/ou serviços associados à infração, durante todo o período em que a infração vigorou; alternativamente, multa equivalente ao dobro do lucro econômico obtido pela empresa infratora; ou, na ausência de qualquer uma dessas alternativas, multa de até aproximadamente US$ 50 milhões (60.000 UTA). Caso o TDLC constate uma infração antitruste, a pessoa lesada poderá entrar com uma ação judicial para obter indenização por danos em um processo subsequente perante o TDLC, incluindo tanto ações individuais quanto ações coletivas.

A Lei Antitruste também considera a possibilidade de sanções penais para indivíduos envolvidos em casos de cartel. Em 17 de agosto de 2023, a Lei chilena nº 21.595 (Lei de Crimes Econômicos, ou "LCE") foi publicada no Diário Oficial. A LCE modificou as sanções penais aplicáveis a indivíduos em casos de cartel, que incluem o seguinte:

1. Pena de prisão em seu grau máximo até pena de prisão em seu grau mínimo (ou seja, de três anos e um dia a 10 anos).

2. As multas são calculadas segundo o sistema de "multas diárias" (em princípio, de 151 a 200 multas diárias). O valor de uma multa diária corresponde à média do rendimento líquido diário que o condenado teve no período de um ano anterior ao início da investigação contra esse indivíduo, considerando rendimentos do trabalho, aluguéis, rendimentos de capital ou rendimentos de qualquer outra natureza. Se a média do rendimento líquido diário for desproporcionalmente baixa em relação aos bens do condenado, o tribunal pode aumentar o valor da multa diária em até duas vezes.

3. A restituição de lucros consiste na expropriação de bens patrimoniais cujo valor corresponde ao montante dos lucros obtidos por meio do crime ou pela sua prática. Os lucros obtidos incluem as rendas e os rendimentos auferidos, independentemente da sua natureza jurídica. Incluem também o equivalente aos custos evitados pelo ato ilícito. A restituição de lucros pode ser imposta mesmo sem condenação, desde que se comprove que os bens tiveram origem num ato criminoso.

4. Inabilitação para o exercício de cargos públicos, por um período de três anos até a inevitabilidade.

5. Inabilitação para atuar como diretor ou principal executivo em qualquer entidade sujeita à supervisão da Comissão do Mercado Financeiro ou em uma empresa controlada pelo Estado, por um período de três a dez anos.

6. Inabilitação para celebrar contratos com o Estado (qualquer um de seus órgãos, serviços, empresas ou sociedades) e rescisão de qualquer contrato vigente com o Estado, por um período de três anos até à inevitabilidade. A inabilitação estende-se a qualquer empresa, fundação ou corporação em que o condenado seja, direta ou indiretamente, sócio, acionista ou membro.

Essas sanções podem ser aplicadas conjuntamente. Além disso, de acordo com o TCE, os crimes de cartel sempre se qualificam como "crime econômico", de modo que a determinação específica da pena de prisão a ser imposta, bem como a decisão sobre sua possível substituição por uma forma de execução em liberdade ou com prisão parcial, é regida pelo TCE.

Plano de autorregulação

Conforme descrito acima em "—Política de Preços de Passagens Aéreas", de acordo com a Resolução nº 445 de agosto de 1995, o antecessor do TDLC aprovou a fusão entre a LAN Chile e a LADECO, sujeita a certas condições, incluindo um plano tarifário autorregulado específico para o mercado doméstico de passageiros aéreos, em consonância com a diretriz do TDLC de manter um ambiente competitivo no mercado doméstico. Este plano tarifário autorregulado foi atualizado pelo TDLC, em particular, para manter seu objetivo, que consiste na regulação tarifária, por meio da qual são estabelecidas tarifas máximas em rotas não competitivas, sob um regime de conformidade mensal. Assim, desde outubro de 1997, a LATAM Airlines Chile segue um plano autorregulado, que foi modificado e aprovado pelo TDLC em julho de 2005 e novamente em setembro de 2011. Em fevereiro de 2010, a FNE encerrou a investigação iniciada em 2007 sobre a conformidade da LATAM com este plano tarifário autorregulado, sem que novas observações fossem feitas.

Combinação de LAN e TAM

Em junho de 2012, as autoridades antitruste do Chile e do Brasil impuseram certas medidas de mitigação como parte da aprovação da combinação LAN/TAM. Além disso, a associação também foi submetida às autoridades antitruste da Alemanha, Itália, Espanha e Argentina. Todas essas jurisdições concederam aprovações incondicionais para a

transação. Para mais informações sobre essas medidas de mitigação, veja abaixo.

As medidas de mitigação impostas pelo TDLC em relação à fusão entre a LAN e a TAM fizeram parte de uma decisão emitida em 21 de setembro de 2011 (a "Decisão"). O TDLC aprovou a fusão proposta entre a LAN e a TAM, sujeita a 14 condições, descritas de forma geral a seguir:

1. Trocar determinados slots no Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, Brasil, para serem usados ocasionalmente por terceiros interessados em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago;

2. extensão do programa de fidelidade da companhia aérea às companhias aéreas operavam operar as rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro, Santiago-Montevidéu e Santiago-Assunção durante o período de cinco anos a partir da data efetiva da fusão;

3. celebração de acordos interline com companhias aéreas que operavam as rotas Santiago-São Paulo, Santiago-Rio de Janeiro e Santiago-Assunção;

4. certas restrições de capacidade e outras restrições transitórias aplicáveis à rota Santiago-São Paulo;

5. Determinadas alterações ao plano tarifário autorregulamentado da LAN, aprovadas pela TDLC, relativamente ao negócio de passageiros domésticos da LAN;

6. a obrigação da LATAM de renunciar a uma aliança global de companhias aéreas no prazo de 24 meses a partir da data em que a fusão se tornasse efetiva, exceto no caso de a TDLC aprovar de outra forma, ou de optar por não participar em nenhuma aliança global de companhias aéreas;

7. certas restrições aos acordos de compartilhamento de código com determinadas companhias aéreas sul-americanas ou companhias aéreas fora da aliança global de companhias aéreas à qual a LATAM pertencia para rotas com origem ou destino no Chile ou que se conectam à América do Norte e à Europa, incluindo a obrigação de consultar e obter aprovação da TDLC antes da execução de certos desses acordos de compartilhamento de código (a "Sétima Condição");

8. o abandono de quatro frequências de tráfego aéreo com direitos de liberdade entre o Chile e o Peru, limitações à aquisição de mais de 75% das frequências de tráfego aéreo nessa rota e o prazo pelo qual as frequências de tráfego aéreo pudessem ser concedidas à LATAM pelas autoridades chilenas;

9. emissão de um comunicado da LATAM apoiando a abertura unilateral do espaço aéreo doméstico chileno (cabotagem) e a abstenção de quaisquer ações que impedissem tal abertura;

10. promoção pela LATAM do crescimento e operação normal dos aeroportos de Guarulhos (Brasil) e Arturo Merino Benítez (Chile), para facilitar o acesso a eles por outras companhias aéreas;

11. certas restrições relativas a incentivos para agências de viagens;

12. manter temporariamente 12 voos de ida e volta por semana entre o Chile e os Estados Unidos e pelo menos sete voos diretos de ida e volta por semana entre o Chile e a Europa;

13. certas restrições transitórias ao aumento de tarifas nas rotas Santiago-São Paulo e Santiago-Rio de Janeiro para o transporte de passageiros e nas rotas Chile-Brasil para o transporte de carga; e

14. Contratar um consultor independente, especialista em operações aéreas, para, em coordenação com a FNE, monitorar e auditar o cumprimento das condições impostas pela Decisão durante 36 meses.

Compliance da Sétima Condição

Por volta de junho de 2015, a FNE apresentou uma queixa contra a LATAM perante o TDLC, alegando que a LATAM não estava cumprindo a Sétima Condição. A LATAM apresentou uma contestação à queixa e, posteriormente, firmou um acordo com a FNE (o "Acordo"), que foi aprovado pelo TDLC em 22 de dezembro de 2015. O Acordo encerrou o processo judicial iniciado pela FNE e não comprovou qualquer violação, por parte da LATAM, das resoluções do TDLC ou de quaisquer regulamentações antitruste aplicáveis. O Acordo, contudo, estabeleceu a obrigação da LATAM de alterar e rescindir certos contratos de compartilhamento de código e de contratar uma consultoria independente, que atuaria como assessora da FNE para monitorar o cumprimento, por parte da LATAM, da Sétima Condição e do Acordo.

Parceria com a Delta

Em 15 de outubro de 2019, a LATAM foi notificada de que a FNE havia aberto uma investigação referente a um acordo de joint venture firmado entre a LATAM e a Delta. Em 13 de agosto de 2021, a Delta e a LATAM chegaram a um acordo extrajudicial com a FNE para encerrar a investigação e permitir a implementação do acordo de joint venture, sujeito a certas medidas de mitigação. Em 28 de outubro de 2021, o acordo foi aprovado pelo TDLC. As medidas de mitigação incluíram, entre outras, a obrigação da LATAM de restringir e isolar as trocas de informações e bancos de dados relacionados aos mercados da joint venture, bem como a atualização do programa de compliance da empresa. O acordo também impõe certas obrigações à Delta e aos diretores do conselho da LATAM indicados com os votos da Delta, como declarações juramentadas atestando a independência dos diretores da LATAM Airlines Group S.A. indicados com os votos da Delta, medidas de compliance para restringir a troca de informações comercialmente sensíveis e treinamento periódico em direito antitruste sobre suas obrigações nos termos do acordo.

Em 6 de novembro de 2023, a LATAM, a Delta e a FNE chegaram a um novo acordo extrajudicial para alterar parte dos contratos de codeshare entre as empresas, o qual foi aprovado pelo TDLC em 7 de dezembro de 2023.

Nesse sentido, em 3 de outubro de 2025, a LATAM e a FNE chegaram a outro acordo extrajudicial para alterar certas disposições dos contratos de codeshare existentes entre a LATAM e a Delta, o qual foi aprovado pelo TDLC em 29 de outubro de 2025.

Brasil

O CADE aprovou a fusão LAN/TAM por decisão unânime durante a audiência de 14 de dezembro de 2011, sujeita às seguintes condições:

(1) o novo grupo combinado (LATAM) deveria deixar uma das duas alianças globais das quais fazia parte (Star Alliance ou oneworld); e (2) o novo grupo combinado (LATAM) deveria oferecer a troca de dois pares de slots no Aeroporto Internacional de Guarulhos, para serem utilizados ocasionalmente por terceiros interessados em oferecer voos diretos sem escalas entre São Paulo e Santiago, Chile. Essas imposições estavam em consonância com as medidas de mitigação adotadas pelo TDLC, no Chile.

Em 24 de fevereiro de 2021, o CADE aprovou, sem ressalvas, o Acordo de Joint Venture entre a Delta Air Lines e o grupo LATAM. Anteriormente, em processo separado, o CADE havia aprovado, também sem ressalvas, a aquisição pela Delta Air Lines de até 20% das ações ordinárias do Grupo LATAM Airlines S.A. em 18 de março de 2020.

Em 15 de janeiro de 2024, a Superintendência Geral do CADE aprovou, sem restrições, a inclusão do transporte de carga no âmbito da joint venture entre a Delta e o grupo LATAM.

Uruguai

Em 14 de dezembro de 2020, a Comissão de Promoção e Defesa da Concorrência do Uruguai aprovou o Contrato de Joint Venture entre o grupo LATAM e a Delta Air Lines. O mesmo contrato havia sido protocolado perante a Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica do Uruguai em 21 de setembro de 2020 e aprovado por revelia em 20 de dezembro de 2020, uma vez expirado o prazo de 90 dias previsto no Código Aeronáutico para que a autoridade se manifestasse sobre a questão.

Estados Unidos

Em 8 de julho de 2020, o grupo LATAM e a Delta Air Lines solicitaram a aprovação e a autorização antitruste de todos os acordos relacionados ao seu Contrato de Joint Venture perante o Departamento de Transportes dos EUA (DOT). Em 30 de setembro de 2022, o DOT aprovou o Contrato de Joint Venture entre a Delta Air Lines e o Grupo LATAM Airlines e suas afiliadas.

Colômbia

Em 4 de setembro de 2020, o grupo LATAM e a Delta Air Lines solicitaram à Aerocivil a aprovação do Acordo de Joint Venture, que foi finalmente recebida em 10 de maio de 2021.

Fatos materiais

NCG 519: 10. FATOS MATERIAIS

A Companhia não identificou nenhum evento material ou relevante ocorrido antes do período de referência deste Relatório que tenha tido influência ou efeito significativo no desempenho dos negócios da entidade, em suas demonstrações financeiras, em seus valores ou em sua oferta.

Santiago, 12 de fevereiro de 2025

Convocação para assembleia extraordinária de acionistas

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, sobre o Mercado de Valores Mobiliários, bem como com a Regra Geral n.º 30 da Comissão que Vossa Excelência preside, o abaixo-assinado, devidamente habilitado para o efeito, comunica como Fato Relevante da LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia") a seguir:

O Conselho de administração da Companhia, em sessão extraordinária realizada hoje, deliberou convocar uma Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas, a ser realizada na segunda-feira, 17 de março de 2025, às 15h00, e providenciar as publicações correspondentes em tempo hábil para que a Assembleia Geral de Acionistas possa submeter à votação as seguintes matérias:

(1) Criar um programa para a aquisição de ações emitidas pela Companhia ("Programa de Recompra de Ações"), em conformidade com os artigos 27 A a 27 C e outros artigos relevantes da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Comerciais.

(2) Estabelecer o montante ou percentual máximo a ser adquirido, o objetivo e a duração do Programa de Recompra de Ações; fixar o preço mínimo e máximo a ser pago pelas respectivas ações ou delegar ao Conselho de administração o poder de fixar o referido preço; e

(3) Adotar os demais acordos necessários ou convenientes para a execução das decisões tomadas pela Assembleia Geral, incluindo, sem limitação, (i) conferir amplos poderes ao Conselho de administração para efeitos de implementação dos acordos adotados na Assembleia Acionista, (ii) delegar ao Conselho de administração o poder de adquirir ações diretamente no mercado ("en rueda") sem ter de aplicar o procedimento pro rata, nas condições previstas no artigo 27 B da Lei n.º 18.046; e (iii) delegar ao Conselho de administração o poder de vender as ações adquiridas sem ter de realizar um processo de oferta preferencial aos acionistas, desde que cumpra as condições previstas no artigo 27 C da Lei n.º 18.046.

Santiago, 20 de fevereiro de 2025

Convocação da assembleia geral de acionistas.

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30 da Comissão do Mercado Financeiro, devidamente autorizada para o efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

O Conselho de administração da Companhia, em sessão extraordinária realizada hoje, concordou em convocar uma Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada na segunda-feira, 24 de março de 2025, às 15h00, a fim de submeter as seguintes matérias à votação:

i) Relatório Integrado Anual, Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras correspondentes ao Exercício de 2024; a situação da Companhia; e respectivo relatório da Empresa de Auditoria Externa;

ii) Distribuição de dividendos definitivos sobre o lucro líquido do exercício fiscal de 2024;

iii) Remuneração do Conselho de administração para o exercício fiscal de 2025;

iv) Remuneração e orçamento do Comitê de Diretores para o Ano Fiscal de 2025;

v) Designação da empresa de Auditoria externa;

vi) Designação de Agências de Classificação de Risco;

vii) Definição do jornal para as publicações que a Empresa deve fazer;

viii) Relatório de Transações com Partes Relacionadas; e

ix) Outros assuntos de interesse corporativo específicos da Assembleia Geral Ordinária de Acionistas.

O Conselho de administração da Companhia decidiu implementar meios remotos de participação e votação na Assembleia.

Os titulares de ações registradas no Registro de Acionistas à meia-noite do quinto dia útil anterior à data de sua celebração, ou seja, registradas à meia-noite de 18 de março de 2025, terão o direito de participar da Assembleia e de exercer seu direito de fala e voto.

O acionista interessado em participar da Assembleia, ou seu representante, deverá se inscrever até as 15h do dia anterior à Assembleia, enviando um e-mail para registrojuntas@dcv.cl, manifestando seu interesse em participar da Assembleia, anexando uma imagem digitalizada de seu documento de identidade (frente e verso) ou passaporte; e, se aplicável, a procuração e o formulário de solicitação de participação ao Conselho. A Assembleia será realizada por meio da plataforma de videoconferência Zoom e a votação será feita verbalmente por aclamação, ou por meio da plataforma de votação eletrônica fornecida pela DCV Registries S.A., que será acessada pela plataforma EVoting. Os demais documentos necessários e informações mais detalhadas sobre como se inscrever, participar e votar remotamente na Assembleia, bem como outros aspectos pertinentes, serão disponibilizados e comunicados em tempo hábil por meio de instruções que serão publicadas no site de Relações com Investidores da Companhia: www.latamairlinesgroup.net.

Os editais de convocação serão publicados no jornal "Diario La Tercera", de Santiago, nos dias 14, 18 e 20 de março de 2025.

Os acionistas poderão obter uma cópia dos documentos relativos aos assuntos da Assembleia Geral de Acionistas, referentes a 14 de março de 2025, no site de Relações com Investidores da Companhia, www.latamairlinesgroup.net. Além disso, qualquer acionista que desejar obter uma cópia dos referidos documentos poderá entrar em contato, também a partir de 14 de março de 2025, com o departamento de Relações com Investidores da Companhia, pelo e-mail InvestorRelations@latam.com ou pelo telefone (56-2) 2565-3844. Entre esses documentos, estarão disponíveis informações sobre as alternativas para empresas de auditoria externa que serão propostas à Assembleia Geral de Acionista para o exercício de 2025 e suas respectivas fundações.

Santiago, 17 de março de 2025

Aprovação do primeiro programa de recompra de ações

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"):

1. Na Assembleia Geral Extraordinária realizada hoje (a "Assembleia"), foi aprovado um programa de recompra de ações emitidas pela Companhia, em conformidade com os artigos 27 A a 27 C e demais artigos pertinentes da Lei das Sociedades Anônimas (o "Programa de Recompra de Ações", "Recompra" ou o "Programa"), para até 1,6% das ações em circulação, o que corresponde a 9.671.006.041 ações nesta data. O Programa de Recompra de Ações terá duração de 18 meses a partir da data da Assembleia, com o objetivo de distribuir os recursos aos acionistas e investir em ações emitidas pela Companhia.

2. Na Assembleia, o Conselho de administração delegou ao Conselho de Administração a competência para fixar o preço mínimo e máximo de aquisição das ações no âmbito do Programa, mantendo-se plenamente autorizado a modificar essa determinação sempre que julgar necessário, a seu exclusivo critério. O Conselho de administração também aprovou a autorização para que, nos termos do artigo 27 B da Lei das Sociedades Anônimas, efetue a aquisição das ações abrangidas pelo Programa em bolsas de valores por meio de sistemas que permitam a aquisição proporcional das ações. Caso o percentual estabelecido não seja atingido, o saldo remanescente poderá ser adquirido diretamente no mercado de ações. Adicionalmente, foi delegada ao Conselho de administração a competência para adquirir, sempre em caráter integral e direto, no mercado de ações, até o limite de 1% do capital social da Companhia, em qualquer período de 12 meses, sem a necessidade de aplicação do procedimento proporcional, nos termos previstos no referido artigo 27 B.

Santiago, 19 de março de 2025

Proposta de dividendos à assembleia geral de acionistas.

Em conformidade com a Circular nº 660 da vossa Comissão, informo-vos do seguinte fato material relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

O Conselho de administração aprovou a proposta à Assembleia Geral Ordinária de Acionistas a ser realizada em 24 de março de 2025, da distribuição do Dividendo nº 53, definitivo, mínimo obrigatório, correspondente a 30% do lucro líquido distribuível do exercício de 2024, ou seja, o valor equivalente em pesos chilenos de US$ 293.091.536,62, o que significa a distribuição de um dividendo de US$ 0,0004848993544 por ação, a ser pago em 22 de abril de 2025, em pesos chilenos, à taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior à data da distribuição, ou seja, em 14 de abril de 2025.

Os acionistas registrados no Cadastro de Acionista até a meia-noite de 14 de abril de 2025 terão direito a receber os dividendos.

Santiago, 24 de março de 2025

Anúncio de dividendos

Em conformidade com as disposições da Circular nº 660, de 22 de outubro de 1986, da sua Comissão, e devidamente autorizado, informo que na Assembleia Geral Ordinária de Acionistas do Grupo LATAM Airlines S.A. ("LATAM"), realizada nesta data, 24 de março de 2025, foi aprovada a distribuição do Dividendo nº 53, Definitivo, Mínimo Obrigatório, correspondente a 30% do lucro líquido distribuível do Exercício de 2024, ou seja, US$ 293.091.536,62, o que significa a distribuição de um dividendo de US$ 0,0004848993544 por ação, que será pago em 22 de abril de 2025, em seu equivalente em pesos chilenos, moeda corrente, de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior à data de distribuição, ou seja, em 14 de abril de 2025.

Os acionistas registrados no Cadastro de Acionistas à meia-noite de 14 de abril de 2025 terão direito a receber os dividendos.

O aviso a que se refere a Secção II da Circular 660 supracitada será publicado no dia 11 de abril de 2025, no jornal "La Tercera" de Santiago.

Segue em anexo o Formulário nº 1, conforme estabelecido pela Circular nº 660, devidamente preenchido e assinado.

Santiago, 28 de março de 2025

Anúncio do primeiro programa de recompra de ações

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

1. Em reunião realizada nesta mesma data, o Conselho de administração

da Companhia aprovou o início do programa de aquisição de ações próprias (o "Programa") aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia (a "Assembleia Extraordinária") realizada em 17 de março de 2025, em conformidade com a delegação concedida ao Conselho na referida Assembleia e com a legislação aplicável. Em particular, nesta data, o Conselho de administração deliberou:

a) Iniciar o Programa por meio do mecanismo pro rata de uma oferta firme em bloco (a "OFB") na Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa") para até 1,6% das ações subscritas e integralizadas em que o capital social da Companhia está dividido (ou seja, para até 9.671.006.041 ações), ao preço por ação de CLP 15,02 (quinze vírgula zero dois pesos, moeda corrente no Chile), equivalente nesta data a US$ 0,016120204 (zero vírgula zero um seis um dois zero dois zero quatro dólares americanos), de acordo com a taxa de câmbio vigente nesta data, e por um período de 30 dias. Os termos e condições da OFB poderão ser modificados conforme permitido pela legislação aplicável. Quaisquer alterações serão devidamente comunicadas por meio de um novo Aviso de Evento Relevante e registradas na Bolsa de acordo com as normas do mercado de ações.

b) Determine que o OFB será registrado nos sistemas da Bolsa nesta data, com vigência a partir de 1º de abril de 2025. O OFB terá um período inicial de 30 dias, ou seja, entre 1º de abril de 2025 e 30 de abril de 2025.

c) Contratar J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA e Banchile Corredores de Bolsa S.A. para fins de implementação do OFB.

2. Também foi informado que os detentores de ADRs que desejam vender ações no âmbito do Programa devem primeiro cancelar seus respectivos ADRs e convertê-los em ações da Companhia, nos termos do nosso contrato de depósito com o JPMorgan Chase Bank, N.A. Para isso, devem entrar em contato com o depositário.

Santiago, 30 de abril de 2025

Fim do primeiro programa de recompra de ações

Em conformidade com o artigo 9.º e o segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045 e com a Regra Geral n.º 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos do seguinte facto material relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

De acordo com o comunicado de Fato Relevante datado de 28 de março de 2025, a Companhia registrou definitivamente uma oferta firme em bloco (a "OFL") nos sistemas da Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa"), para a aquisição, por meio do referido mecanismo pro rata, de até 9.671.006.041 ações da Companhia, para a implementação do programa de aquisição de ações próprias aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia em 17 de março de 2025.

A OFB foi devidamente registrada nos sistemas da Ação de Valores em 28 de março de 2025, com vigência a partir de 1º de abril de 2025, por um período de 30 dias, ou seja, entre 1º de abril de 2025 e 30 de abril de 2025. O preço da OFB foi fixado em US$ 15,02 (quinze vírgula zero dois pesos, moeda corrente no Chile) por ação.

Agora que o prazo para apresentação das ordens de aceitação da Oferta Pública de Aquisição (OPA) expirou e, portanto, o seu prazo de validade também, declara-se que a mesma foi totalmente bem-sucedida, tendo recebido aceitações para um total de 24.432.443.247 ações da Companhia, o que excede o número máximo de ações definido na OPA e que as referidas 24.432.443.247 ações representam, em suma, 252,63% do referido limite máximo.

Assim, nos termos da Oferta Pública de Aquisição (OPA), a Companhia adquirirá 9.671.006.041 ações da Companhia ao preço supracitado de US$ 15,02 (quinze vírgula zero dois pesos, moeda corrente no Chile) por ação. Dado que houve uma subscrição superior à oferta de ações aceitas para venda em relação ao número total de ações que a Companhia se ofereceu para adquirir no âmbito da OPA, a Companhia adquirirá as referidas ações de acordo com a porcentagem efetiva proporcional que a Bolsa de Ação determinará e anunciará nesta sexta-feira, 2 de maio de 2025.

O processo de liquidação e outros detalhes de implementação do OFB estão sendo conduzidos pela J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA e pelo Banchile Corredores de Bolsa S.A.

Santiago, 19 de maio de 2025

Convocação de assembleia geral extraordinária de acionistas

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, relativa ao Mercado de Valores Mobiliários, bem como com a Regra Geral n.º 30 da vossa Comissão, o abaixo-assinado, devidamente autorizado para o efeito, comunica o seguinte como um fato relevante da LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

Em virtude da implementação bem-sucedida do programa de recompra de ações aprovado pela Assembleia Geral Extraordinária da Companhia em 17 de março de 2025, conforme relatado no Aviso de Evento Relevante de 30 de abril de 2025 — por meio do qual a Companhia adquiriu o montante máximo previsto no referido programa, correspondente a 1,6% do total de ações subscritas e integralizadas em que seu capital social está dividido — o Conselho de administração da Companhia, em sessão extraordinária realizada hoje, aprovou a convocação de uma Assembleia Geral Extraordinária para deliberar sobre a aprovação de um novo programa de recompra de ações (o "Novo Programa") para a aquisição do percentual adicional de ações da Companhia a ser determinado pela Assembleia. O percentual adicional previsto no Novo Programa não poderá, em hipótese alguma, exceder 3,4% do total de ações subscritas e integralizadas em que o capital da Companhia está dividido, de modo a não ultrapassar o limite máximo de 5% das ações subscritas e integralizadas da Companhia, conforme estipulado na legislação aplicável. O exposto acima leva em consideração os 1,6% já adquiridos no âmbito do primeiro programa, conforme indicado.

A Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas estava agendada para quinta-feira, 26 de junho de 2025, às 11h, para deliberar sobre as seguintes matérias:

(1) Criar um programa para a aquisição de ações próprias emitidas, de acordo com os artigos 27 A a 27 C e outros artigos relevantes da Lei n.º 18.046 sobre Sociedades Anônimas;

(2) Estabelecer o montante ou percentagem máxima a adquirir, o objetivo e a duração do programa de aquisição de ações próprias; fixar o preço mínimo e máximo a pagar pelas respetivas ações ou delegar ao Conselho de administração o poder de fixar o referido preço;

(3) Em relação ao programa de aquisição de ações: (i) conceder ao Conselho de administração amplos poderes para implementar as deliberações adotadas na Assembleia; (ii) delegar ao Conselho de administração o poder de adquirir ações diretamente no pregão, sem necessidade de aplicar o procedimento pro rata, nas condições previstas no artigo 27.º-B da Lei n.º 18.046; e (iii) delegar ao Conselho de administração o poder de vender as ações adquiridas sem ter de realizar um processo de oferta preferencial aos acionistas, desde que cumpra as condições previstas no artigo 27.º-C da mesma Lei n.º 18.046; e

(4) Adotar quaisquer outros acordos necessários ou convenientes para executar as decisões resolvidas pelo Conselho.

Santiago, 16 de junho de 2025

Lançamento da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizado pelo Conselho de administração, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia", o seguinte:

1. Nesta data, a Companhia recebeu de certos acionistas (os "Acionistas Vendedores") uma solicitação para prosseguir com uma segunda venda secundária de ações (a "Segunda Venda Secundária") nos termos do Contrato de Direitos de Registro (o "CDR"), a qual, se bem-sucedida, será garantida por um compromisso firme de subscrição. A implementação desta venda secundária está sujeita a certos fatores, incluindo as condições de mercado. Esta solicitação atende aos requisitos do CDR para prosseguir.

2. Cabe ressaltar que, de acordo com os termos do Acordo de Reestruturação de Ações (RRA), os Acionistas Vendedores têm o direito de determinar a data em que a referida Venda Secundária ocorrerá, podendo inclusive revogar ou modificar seu tamanho. Portanto, a Companhia encontra-se atualmente incerta quanto à data em que a referida venda secundária poderá ocorrer.

3. Tal como ocorreu com a primeira venda secundária ao abrigo do RRA, prevê-se que esta nova venda secundária ocorra apenas nos Estados Unidos da América e noutras jurisdições fora do Chile.

4. Embora não haja certeza quanto à data em que a Segunda Venda Secundária sob o RRA poderá ocorrer, nessa data a Companhia apresentará à Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC), entre outros documentos, um suplemento preliminar ao Formulário F-3 apresentado em 18 de julho de 2024 e um MD&A 6-K. Isso está em conformidade com suas obrigações sob o RRA de cooperar com os Acionistas Vendedores e com a legislação aplicável dos Estados Unidos.

Conforme exigido pela Regra 135e da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos de 1933, conforme alterada (a "Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos"), este comunicado não constitui uma oferta de venda ou uma solicitação de oferta de compra de valores mobiliários nos Estados Unidos, e os valores mobiliários não podem ser oferecidos ou vendidos nos Estados Unidos sem registro ou isenção de registro. Qualquer oferta, solicitação ou proposta de compra, ou qualquer venda de valores mobiliários, incluindo uma possível venda secundária, deverá ser feita de acordo com os requisitos de registro e prospecto da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos.

Santiago, 16 de junho de 2025

Anúncio do preço da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizada pelo Conselho de administração em sessão realizada nesta mesma data, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia"), o seguinte:

1. Nesta data, os acionistas que solicitaram a segunda venda secundária nos termos do acordo de direitos de registro (a "Segunda Venda Secundária nos termos do ADR") concordaram com o banco que atua como subscritor da referida venda que os ADRs sujeitos à venda serão comercializados no mercado ao preço de US$ 37 por ADR, o que representa, em pesos chilenos, a moeda corrente do Chile, o equivalente, nesta data, a CLP$ 34.602,77 por ADR, de acordo com a taxa de câmbio do dólar observada e divulgada pelo Banco Central do Chile nesta data para publicação no Diário Oficial amanhã, 17 de junho de 2025. Cada ADR representa 2.000 ações da Companhia nesta data.

2. Nesta mesma data, o respectivo contrato de subscrição foi assinado entre (i) a Empresa, (ii) os acionistas vendedores e (iii) J.P. Morgan Securities LLC na sua qualidade de subscritor nesta venda secundária.

3. A segunda venda secundária ao abrigo do RRA foi, em última análise, de 10.000.000 ADRs da Companhia, e a sua liquidação será efetuada em 18 de junho de 2025. Os acionistas que atuaram como vendedores nessa operação serão indicados nas apresentações que serão feitas à SEC e estão identificados no Anexo em anexo.

Santiago, 26 de junho de 2025

Aprovação do segundo programa de recompra de ações

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Essencial relativo à LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"):

1. Em Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da América Latina realizada hoje (a "Assembleia"), foi aprovado um novo programa de aquisição de ações próprias, nos termos dos artigos 27 A a 27 C e demais disposições pertinentes da Lei das Sociedades Anônimas (o "Novo Programa"), para até 3,4% das ações subscritas e integralizadas em que o capital social da Companhia está dividido nesta data, ou seja, até 20.550.887.837 ações. O Novo Programa terá duração de 18 meses a partir da data da Assembleia e terá como objetivo a distribuição de recursos aos acionistas e o investimento em ações próprias.

2. Na referida reunião, foi delegada ao Conselho de administração a autoridade para fixar o preço mínimo e máximo de compra das ações no âmbito do Novo Programa, e foi-lhe conferida plena competência para modificar essa determinação sempre que julgasse necessário, a seu exclusivo critério. O Conselho também deliberou autorizar o Conselho de administração, em conformidade com o Artigo 27 B da Lei das Sociedades Anônimas, a adquirir ações sujeitas ao Novo Programa em bolsas de valores por meio de sistemas que permitam a aquisição proporcional das ações recebidas. Caso o percentual estabelecido para aquisição não seja atingido, o saldo remanescente poderá ser adquirido diretamente no pregão. Ademais, o Conselho de administração ficou sempre autorizado a adquirir ações diretamente no pregão em montante correspondente a até 1% do capital social da Companhia em qualquer período de 12 meses, sem necessidade de aplicação do procedimento proporcional, nos termos previstos no referido Artigo 27 B.

Santiago, 26 de junho de 2025

Notas sobre preços de 2031

Nos termos do Artigo 9 e do segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e da Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM", ou a "Companhia"): Nesta data, a Companhia concordou em oferecer nos mercados internacionais títulos garantidos no valor de US$ 800 milhões, com uma taxa de juro anual de 7,625% e vencimento em 2031 (os "Títulos de 2031"), nos termos da Regra 144-A e do Regulamento S da Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos da América, ao abrigo da Lei de Valores Mobiliários de 1933 dos Estados Unidos da América (a "Lei de Valores Mobiliários dos EUA").

Os recursos provenientes das Notas de 2031 serão utilizados para liquidar e extinguir as obrigações da LATAM referentes aos títulos, totalizando US$ 700 milhões, com vencimento previsto para 2029 (os "Títulos de 2029") e cupom de 13,375%. Esses títulos foram emitidos como parte do financiamento de saída do processo de recuperação judicial da LATAM (o "Financiamento de Saída"). Isso inclui também a rescisão e/ou modificação de quaisquer documentos emitidos no âmbito do Financiamento de Saída que se mostrem necessários para a implementação do exposto.

Em consequência do exposto acima, e em conformidade com as disposições da Circular nº 988, de 16 de janeiro de 1991, da sua Comissão, a Companhia estima uma economia líquida anual decorrente da redução dos pagamentos de juros de aproximadamente US$ 33 milhões e um impacto pontual na Demonstração de Receitas da Companhia de aproximadamente US$ 104 milhões durante o terceiro trimestre do ano corrente.

As Obrigações de 2031 serão garantidas em sua essência e compartilharão o mesmo pacote de garantias atualmente em vigor, conforme previsto no Financiamento de Saída e nos títulos com vencimento programado para 2030, emitidos em outubro de 2024. Dessas garantias, aquelas concedidas no contexto do Financiamento de Saída sobre ativos relacionados ao negócio de carga e outras garantias relacionadas a esse negócio serão liberadas, considerando que as condições necessárias para sua liberação foram atendidas, conforme previsto no Evento Relevante de 1º de outubro de 2024.

Os títulos com vencimento em 2031 serão vendidos a compradores institucionais qualificados nos Estados Unidos, de acordo com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA, e não foram registrados de acordo com a Lei de Valores Mobiliários ou outras leis de valores mobiliários de qualquer estado ou outra jurisdição.

Santiago, 27 de junho de 2025

Anúncio do segundo programa de recompra de ações

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

1. Em reunião realizada nesta mesma data, o Conselho de administração da Companhia aprovou o início do novo programa de aquisição de ações próprias (o "Novo Programa") aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada em 26 de junho de 2025 (a "Assembleia Geral Extraordinária"), em conformidade com a delegação concedida ao Conselho na Assembleia Geral Extraordinária e com a legislação aplicável. Especificamente, nesta data, o Conselho de administração deliberou:

a) Iniciar o Novo Programa por meio do mecanismo pro rata de uma oferta firme em bloco (a "OFB") na Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa") para até 2,4% das ações subscritas e integralizadas em que o capital social da Companhia está dividido (ou seja, para até 14.506.509.062 ações), ao preço por ação de CLP 19,00, moeda corrente do Chile, equivalente a US$ 0,020415400 nesta data, de

acordo com a taxa de câmbio vigente nesta data, e por um período de 30 dias. Os termos e condições da OFB poderão ser modificados conforme permitido pela legislação aplicável. Quaisquer alterações serão devidamente comunicadas por meio de um novo Aviso de Evento Relevante e registradas na Bolsa de acordo com as normas do mercado de ações.

b) Determine que o OFB será registrado nos sistemas da Bolsa nesta data, com vigência a partir de 1º de julho de 2025. O OFB terá um período inicial de 30 dias, ou seja, entre 1º de julho de 2025 e 30 de julho de 2025.

c) Contratar Banchile Corredores de Bolsa S.A. e LarrainVial S.A. Corredora de Bolsal para fins de implementação do OFB.

2. Também foi informado que os detentores de ADRs que desejam vender ações no âmbito do Novo Programa devem primeiro cancelar seus respectivos ADRs e convertê-los em ações da Companhia, nos termos do nosso contrato de depósito com o JPMorgan Chase Bank, N.A. Para isso, devem entrar em contato com o depositário.

Santiago, 1 de julho de 2025

Renúncia de membro do Conselho

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30, devidamente autorizada para este efeito, informo o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

A Sociedade comunica o pedido de demissão do Sr. William de Wulf do cargo de Diretor, com efeito a partir de 30 de junho de 2025. O Conselho de administração da Sociedade, em Sessão Extraordinária realizada hoje, expressou sua especial gratidão pelo trabalho realizado pelo Sr. de Wulf e por sua contribuição à Sociedade.

A LATAM informa que, a partir desta data, o Conselho de administração da Companhia, no exercício das competências conferidas pelo artigo 32 da Lei nº 18.046 sobre Sociedades Anônimas, decidiu nomear o Sr. Álvaro Fabián como diretor para o cargo vago deixado pelo Sr. William de Wulf em virtude de sua renúncia, até a data da próxima assembleia geral ordinária de acionistas da Companhia, a ser realizada no primeiro trimestre de 2026, ocasião em que todo o Conselho de Administração deverá ser renovado.

Santiago, 7 de julho de 2025

Conclusão do refinanciamento

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045, com a Regra Geral nº 30 e com a Circular nº 1.072 de 14 de maio de 1992, ambas da Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), o abaixo-assinado, devidamente autorizado para o efeito, informa o seguinte Fato Relevante relativo à LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM", ou a "Companhia"):

Conforme relatado no Aviso de Fato Relevante datado de 26 de junho de 2025, nesta data, a Companhia emitiu e colocou nos mercados internacionais títulos garantidos no valor de US$ 800 milhões, com uma taxa de juros anual de 7,625% e com vencimento programado para o ano de 2031 (os "Títulos de 2031"), de acordo com a Regra 144-A e o Regulamento S da Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos da América, nos termos da Lei de Valores Mobiliários de 1933 dos Estados Unidos da América (a "Lei de Valores Mobiliários dos EUA").

Com os recursos obtidos por meio das Obrigações de 2031, as obrigações da LATAM referentes aos títulos no valor total de US$ 700 milhões, com vencimento previsto para 2029 (as "Obrigações de 2029") e cupom de 13,375%, foram quitadas e extintas. Esses títulos foram emitidos no contexto do financiamento de saída de seu processo de recuperação judicial sob o Capítulo 11 (o "Financiamento de Saída").

Em decorrência do exposto, e em conformidade com as disposições da Circular nº 988, de 16 de janeiro de 1991, emitida por sua Comissão, a Companhia estima uma economia líquida anual de aproximadamente US$ 33 milhões devido à redução dos pagamentos de juros e um impacto único na Demonstração de Receitas da Companhia de aproximadamente US$ 104 milhões durante o terceiro trimestre deste ano. Os Títulos de 2031 serão garantidos em sua essência e compartilharão o mesmo pacote de garantias atualmente em vigor, conforme previsto no Financiamento de Saída e nos títulos com vencimento programado para 2030, emitidos em outubro de 2024. Dessas garantias, as concedidas no contexto do Financiamento de Saída sobre ativos relacionados ao negócio de cargas e outras garantias relacionadas a esse negócio serão liberadas, considerando que as condições necessárias para sua liberação foram atendidas, conforme previsto nos Avisos de Evento Relevante datados de 1º de outubro de 2024 e 26 de junho de 2025.

Os títulos com vencimento em 2031 foram vendidos a compradores institucionais qualificados nos Estados Unidos da América, de acordo com a Lei de Valores Mobiliários dos EUA, e não foram registrados de acordo com a Lei de Valores Mobiliários ou outras leis de valores mobiliários de qualquer estado ou outra jurisdição.

Santiago, 29 de julho de 2025

Atualização de preços da OFB

Em conformidade com o artigo 9.º e o segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045 e com a Regra Geral n.º 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos do seguinte facto material relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

Faz-se referência às informações fornecidas no Aviso de Evento Relevante datado de 27 de junho de 2025, referente ao mecanismo pro rata para uma oferta firme em bloco (a "OFB") na Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa") de até 2,4% das ações subscritas e integralizadas em que o capital social da Companhia está dividido

(ou seja, até 14.506.509.062 ações). Esse mecanismo foi aprovado pelo Conselho de administração da Companhia em reunião realizada na mesma data para implementar o novo programa de recompra de ações aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada em 26 de junho de 2025.

Em conformidade com o exposto, a OFB foi devidamente registrada na Bolsa de Ação em 27 de junho de 2025, com vigência a partir de 1º de julho de 2025, por um período inicial de 30 dias, ou seja, de 1º de julho de 2025 a 30 de julho de 2025. O preço da OFB foi fixado em US$ 19,00 (dezenove vírgula zero pesos, moeda corrente no Chile) por ação. Na mesma data, 29 de julho de 2025, a Companhia aprovou o aumento do preço da OFB para US$ 20,60 (vinte vírgula seis pesos, moeda corrente no Chile) por ação. Em todos os demais aspectos, a OFB permanece inalterada. Essa alteração será devidamente registrada na Bolsa de Ação , em conformidade com as normas aplicáveis do mercado de ações.

Santiago, 30 de julho de 2025

Atualização do valor do OFB

Em conformidade com o artigo 9.º e o segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045 e com a Regra Geral n.º 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos do seguinte fato material relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

Faz-se referência às informações fornecidas por meio dos Fatos Relevantes datados de 27 de junho de 2025 e 29 de julho de 2025, referentes ao mecanismo pro rata de oferta firme em bloco (a "OFB") na Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa") atualmente em andamento, para implementar o novo programa de aquisição de ações próprias aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada em 26 de junho de 2025 (a "Assembleia").

Até o momento, a OFB contempla a aquisição de até 2,4% das ações subscritas e integralizadas em que o capital social da Companhia está dividido (ou seja, até 14.506.509.062 ações). O período inicial da OFB é de 30 dias, ou seja, entre 1º de julho de 2025 e 30 de julho de 2025; e, de acordo com a alteração comunicada por meio de Aviso de Evento Relevante datado de 29 de julho de 2025 e devidamente registrado na Bolsa de Ação , o novo preço da OFB foi fixado em US$ 20,6 (vinte e seis pesos, moeda corrente no Chile) por ação.

Nessa mesma data, 30 de julho de 2025, a Companhia aprovou o aumento do percentual máximo de ações que podem ser adquiridas no âmbito da Oferta Pública de Recompra de Ações (OPR), de forma que até 3,4% das ações subscritas e integralizadas em que seu capital social está dividido (ou seja, até 20.550.887.837 ações) possam ser adquiridas por meio dela; esse percentual corresponde ao máximo permitido pelo programa de recompra de ações aprovado pelo Conselho de Administração. Em todos os demais aspectos, a OPR permanece integralmente em vigor.

Essa alteração será devidamente e prontamente registrada na Bolsa de Ação , em conformidade com as disposições dos regulamentos da bolsa.

Santiago, 30 de julho de 2025

Fechamento OFB

Em conformidade com o artigo 9.º e o segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045 e com a Regra Geral n.º 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos do seguinte fato material relativo à LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

De acordo com os Fatos Relevantes relatados em 27 de junho de 2025 e 29 e 30 de julho de 2025, a Companhia registrou definitivamente uma oferta firme em bloco (a "OFB") nos sistemas da Bolsa de Ação de Santiago (a "Bolsa"), para a aquisição, por meio do referido mecanismo pro rata, de até 20.550.887.837 ações da Companhia, para a implementação do novo programa de aquisição de ações próprias aprovado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia em 26 de junho de 2025.

A OFB foi devidamente registrada nos sistemas da Ação de Valores com efeito a partir de 1º de julho de 2025, por um período de validade de 30 dias, ou seja, entre 1º de julho de 2025 e 30 de julho de 2025. O preço final da OFB foi fixado em US$ 20,6 (vinte e seis pesos, moeda corrente no Chile) por ação.

Agora que o prazo para apresentação das ordens de aceitação da Oferta Pública de Aquisição (OPA) expirou e, portanto, o seu prazo de validade também, declara-se que a mesma foi totalmente bem-sucedida, tendo recebido aceitações para um total de 62.260.449.934 ações da Companhia, o que excede o número máximo de ações definido na OPA e que as referidas 62.260.449.934 ações representam, em suma, 302,96% do referido limite máximo.

Assim, nos termos da Oferta Pública de Aquisição (OPA), a Companhia adquirirá 20.550.887.837 ações da Companhia, representando 3,4% das ações subscritas e integralizadas em que seu capital social está dividido, ao preço já mencionado de US$ 20,6 (vinte e seis pesos, moeda corrente no Chile) por ação. Considerando que houve uma subscrição superior à oferta pública de ações, a Companhia adquirirá as referidas ações de acordo com o percentual proporcional efetivo que a Bolsa de Ação determinará e divulgará nesta quinta-feira, 31 de julho de 2025.

O processo de liquidação e outros detalhes de implementação do OFB estão sendo conduzidos pela Banchile Corredores de Bolsa S.A. e pela LarrainVial S.A. Corredora de Bolsa.

Santiago, 13 de agosto de 2025

Lançamento da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizado pelo Conselho de administração,

informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines SA (a "Companhia", o seguinte:

1. Nesta data, a Companhia recebeu de certos acionistas (os "Acionistas Vendedores") uma solicitação para prosseguir com uma terceira venda secundária de ações (a "Terceira Venda Secundária") nos termos do Acordo de Direitos de Registro (o "ADR"), a qual, se bem-sucedida, será garantida por um compromisso firme de subscrição. A implementação desta venda secundária está sujeita a certos fatores, incluindo as condições de mercado. Esta solicitação atende aos requisitos do ADR para prosseguir.

2. Cabe ressaltar que, de acordo com os termos do Acordo de Reestruturação de Ações (RRA), os Acionistas Vendedores têm o direito de determinar a data em que a referida Terceira Venda Secundária ocorrerá nos termos do RRA, podendo inclusive suspender ou modificar seu tamanho. Portanto, a Companhia encontra-se atualmente incerta quanto à data em que a referida venda secundária poderá ocorrer.

3. Tal como nas vendas secundárias anteriores ao abrigo do RRA, prevê-se que esta nova venda secundária ocorra apenas nos Estados Unidos da América e noutras jurisdições fora do Chile.

4. Embora não haja certeza quanto à data em que a Terceira Venda Secundária sob o RRA poderá ocorrer, nessa data a Companhia apresentará à Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (SEC), entre outros documentos, um suplemento preliminar ao Formulário F-3 apresentado em 18 de julho de 2024 e um MD&A 6-K. Isso está em conformidade com suas obrigações sob o RRA de cooperar com os Acionistas Vendedores e com a legislação aplicável dos Estados Unidos.

Conforme exigido pela Regra 135e da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos de 1933, conforme alterada (a "Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos"), este comunicado não constitui uma oferta de venda ou uma solicitação de oferta de compra de valores mobiliários nos Estados Unidos, e os valores mobiliários não podem ser oferecidos ou vendidos nos Estados Unidos sem registro ou isenção de registro. Qualquer oferta, solicitação ou proposta de compra, ou qualquer venda de valores mobiliários, incluindo uma possível venda secundária, deverá ser feita de acordo com os requisitos de registro e prospecto da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos.

Santiago, 13 de agosto de 2025

Anúncio do preço da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizada pelo Conselho de administração em sessão realizada nesta mesma data, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia"), o seguinte:

1. Nesta data, os acionistas que solicitaram uma terceira venda secundária nos termos do acordo de direitos de registro (a "Terceira Venda Secundária nos termos do ADR") concordaram com os bancos que atuam como subscritores da referida venda que os ADRs sujeitos à venda serão comercializados no mercado ao preço de US$ 42,60 por ADR, o que representa, em pesos chilenos, a moeda corrente do Chile, o equivalente a CLP$ 40.570,96 por ADR, de acordo com a taxa de câmbio do dólar divulgada pelo Banco Central do Chile nesta data para publicação no Diário Oficial amanhã, 14 de agosto de 2025. Cada ADR representa 2.000 ações da Companhia nesta data.

2. Nesta mesma data, o respectivo contrato de subscrição foi assinado entre (i) a Companhia, (ii) os acionistas vendedores e (iii) Barclays Capital Inc. e J.P. Morgan Securities LLC, na qualidade de subscritores nesta venda secundária.

3. A terceira venda secundária, nos termos do RRA, foi de 18.000.000 ADRs da Companhia, e o pagamento será efetuado em 18 de agosto de 2025. Os acionistas que atuaram como vendedores na venda serão indicados nos documentos a serem apresentados à SEC e estão identificados no Anexo em anexo.

Santiago, 2 de setembro de 2025

Aviso de assembleia extraordinária de acionistas

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, relativa ao Mercado de Valores Mobiliários, bem como com a Regra Geral n.º 30 da Comissão responsável, o abaixo-assinado, devidamente autorizado para o efeito, comunica o seguinte como um fato relevante da LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"):

O Conselho de administração da Companhia, em sessão realizada nesta mesma data, aprovou a convocação de uma Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas para sexta-feira, 17 de outubro de 2025, às 11h00 (a "Assembleia"), e a realização das publicações correspondentes em tempo oportuno para que a mesma possa ser realizada, a fim de submeter as seguintes matérias à votação:

(1) Concordar com o cancelamento antecipado das 30.221.893.878 ações próprias adquiridas pela Companhia no âmbito dos programas de recompra de ações aprovados nas Assembleias Gerais Extraordinárias de Acionistas de 17 de março de 2025 e 26 de junho de 2025; bem como concordar com a redução correspondente do capital social;

(2) Adotar as alterações aos estatutos que sejam necessárias ou convenientes para dar cumprimento às decisões adotadas pelo Conselho de Administração em conformidade com o ponto 1 acima;

(3) Em relação às deliberações adotadas na Assembleia nos termos dos pontos 1 e 2 acima: (i) conferir ampla autoridade ao Conselho de administração para deliberar e implementar todos os aspectos, procedimentos, ações e detalhes que possam surgir em relação às alterações do estatuto social e demais deliberações adotadas na Assembleia; e (ii) outorgar procurações a executivos e/ou advogados da Companhia para legalizar as deliberações da Assembleia, efetuar os registros necessários junto à Comissão do Mercado Financeiro e demais entidades relevantes, realizar os demais procedimentos necessários à implementação das referidas deliberações e comunicar

uma ou mais deliberações da Assembleia como evento relevante; e

(4) Adotar quaisquer outros acordos necessários ou convenientes para executar as decisões resolvidas pelo Conselho.

Santiago, 8 de setembro de 2025

Lançamento da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizado pelo Conselho de administração, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia", o seguinte:

1. Nesta data, a Companhia recebeu de um acionista (o " Acionista Vendedor") uma solicitação para prosseguir com uma quarta venda secundária de ações (a "Quarta Venda Secundária") nos termos do Contrato de Direitos de Registro (o "CDR"), a qual, se bem-sucedida, será garantida por um compromisso firme de subscrição. A implementação desta venda secundária está sujeita a certos fatores, incluindo as condições de mercado. Esta solicitação atende aos requisitos do CDR para prosseguir.

2. Deve-se observar que, de acordo com os termos do Acordo de Reestruturação de Ações (RRA), o Acionista Vendedor tem o direito de determinar a data em que a referida Quarta Venda Secundária ocorrerá nos termos do RRA, podendo inclusive revogar ou modificar seu tamanho. Portanto, a Companhia ainda não tem certeza da data em que a referida venda secundária poderá ocorrer.

3. Tal como nas vendas secundárias anteriores ao abrigo do RRA, prevê-se que esta nova venda secundária ocorra apenas nos Estados Unidos da América e noutras jurisdições fora do Chile.

4. Nesta data, a Companhia apresentará à Comissão de Valores Mobiliários dos Estados Unidos (Securities and Exchange Commission), entre outros, um suplemento preliminar ao Formulário F-3 apresentado em 18 de julho de 2024. Isso está em conformidade com suas obrigações sob o Acordo de Reestruturação de Ações (RRA) de cooperar com o Acionista Vendedor e com os regulamentos aplicáveis dos Estados Unidos.

Conforme exigido pela Regra 135e da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos de 1933, conforme alterada (a "Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos"), este comunicado não constitui uma oferta de venda ou uma solicitação de oferta de compra de valores mobiliários nos Estados Unidos, e os valores mobiliários não podem ser oferecidos ou vendidos nos Estados Unidos sem registro ou isenção de registro. Qualquer oferta, solicitação ou proposta de compra, ou qualquer venda de valores mobiliários, incluindo uma possível venda secundária, deverá ser feita de acordo com os requisitos de registro e prospecto da Lei de Valores Mobiliários dos Estados Unidos.

Santiago, 8 de setembro de 2025

Anúncio do preço da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizada pelo Conselho de administração em sessão realizada nesta mesma data, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia"), o seguinte:

1. Nesta data, o acionista que solicitou a quarta venda secundária nos termos do acordo de direitos de registro (a "Quarta Venda Secundária nos termos do ADR") concordou com os bancos que atuam como subscritores da mesma, que os ADRs sujeitos a esta venda sejam vendidos a investidores no mercado ao preço de US$ 47,60 por ADR, o que representa, em pesos chilenos, a moeda corrente do Chile, o equivalente a CLP$ 46.032,53 por ADR, de acordo com a taxa de câmbio do dólar divulgada pelo Banco Central do Chile nesta data para publicação no Diário Oficial amanhã, 9 de setembro de 2025. Cada ADR representa 2.000 ações da Companhia nesta data.

2. Nesta mesma data, o respectivo contrato de subscrição foi assinado entre (i) a Empresa, (ii) o acionista vendedor e (iii) Goldman Sachs & Co. LLC e Barclays Capital Inc., na sua qualidade de subscritores nesta venda secundária.

3. A quarta venda secundária, nos termos do RRA, foi de 7.000.000 ADRs da Companhia, e o pagamento será efetuado em 10 de setembro de 2025. O acionista indicado nos documentos a serem apresentados à SEC atuou como vendedor e está identificado no Anexo em anexo.

Santiago, 24 de setembro de 2025

Lançamento da oferta de ações

Em conformidade com o disposto no artigo 9.º e no segundo parágrafo do artigo 10.º da Lei n.º 18.045, e com o disposto na Regra Geral n.º 30, devidamente autorizado pelo Conselho de administração, informo à Comissão do Mercado Financeiro (a "Comissão"), como FATO RELEVANTE do Grupo LATAM Airlines S.A. (a "Companhia"), o seguinte:

1. Nesta data, a Companhia recebeu de certos acionistas (os "Acionistas Vendedores") uma solicitação para prosseguir com uma quinta venda secundária de ações (a "Quinta Venda Secundária") nos termos do Acordo de Direitos de Registro (o "ADR"), a qual, se bem-sucedida, será garantida por um compromisso firme de subscrição. A implementação desta venda secundária está sujeita a certos fatores, incluindo as condições de mercado. Esta solicitação atende aos requisitos do ADR para prosseguir.

2. Deve-se observar que, de acordo com os termos do Acordo de Reestruturação de Ações (RRA), os Acionistas Vendedores têm o direito de determinar a data em que a referida Quinta Venda Secundária ocorrerá nos termos do RRA, podendo inclusive revogar ou modificar

seu tamanho. Portanto, a Companhia ainda não tem certeza da data em que a referida venda secundária poderá ocorrer.

3. Tal como nas vendas secundárias anteriores ao abrigo do RRA, prevê-se que esta nova venda secundária ocorra apenas nos Estados Unidos da América e noutras jurisdições fora do Chile.

4. Nesta data, a Companhia apresentará à Comissão de Valores Mobiliários dos EUA (Securities and Exchange Commission), entre outros, um suplemento preliminar ao Formulário F-3 apresentado em 18 de julho de 2024. Isso está em conformidade com suas obrigações sob o Acordo de Reinvestimento de Ações (RRA) de cooperar com os Acionistas Vendedores e com a legislação aplicável dos EUA. Conforme exigido pela Regra 135e da Lei de Valores Mobiliários dos EUA de 1933, conforme alterada (a "Lei de Valores Mobiliários dos EUA"), este comunicado não constitui uma oferta de venda ou uma solicitação de oferta de compra de valores mobiliários nos Estados Unidos, e os valores mobiliários não podem ser oferecidos ou vendidos nos Estados Unidos sem registro ou isenção de registro. Qualquer oferta, solicitação ou proposta de compra, ou qualquer venda de valores mobiliários, incluindo uma possível venda secundária, será feita de acordo com os requisitos de registro e prospecto da Lei de Valores Mobiliários dos EUA.

Santiago, 28 de setembro de 2025

Renúncia de membro do Conselho

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos do seguinte facto material relativo à LATAM Airlines Group S.A. ("LATAM" ou a "Companhia"):

A Companhia informa que, em 27 de setembro de 2025, o Sr. Álvaro Fabián renunciou ao cargo de diretor do LATAM Airlines Group S.A., com efeitos a partir dessa data. Sua renúncia foi comunicada ao Diretor Geral, bem como ao Presidente e aos demais membros do Conselho de administração, e será relatada na próxima reunião do Conselho.

A Sociedade agradece especialmente ao Sr. Fabián por seu trabalho e sua contribuição para a América Latina.

Santiago, 17 de outubro de 2025

Cancelamento de ações

Em conformidade com o Artigo 9 e o segundo parágrafo do Artigo 10 da Lei nº 18.045 e com a Regra Geral nº 30 da vossa Comissão, devidamente autorizada para o efeito, informo-vos, como fato relevante da LATAM Airlines Group S.A. (a "Companhia"), que em Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas da Companhia realizada nesta mesma data (a "Assembleia"), foi acordado o seguinte:

1. Cancelar prematuramente as 30.221.893.878 ações em tesouraria adquiridas pela Companhia no âmbito dos programas de recompra de ações aprovados nas Assembleias Gerais Extraordinárias de Acionistas de 17 de março de 2025 e 26 de junho de 2025, ações que representam um capital subscrito e integralizado de US$ 585.424.212; e, para esse efeito, concordar com uma redução do capital da Companhia pelo referido montante. Assim, o capital social foi reduzido de US$ 5.003.576.326,78, dividido em 604.441.789.335 ações de uma única série, sem valor nominal, para US$ 4.418.152.114,78, dividido em 574.219.895.457 ações de uma única série, sem valor nominal. Desse montante, US$ 4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 ações, estão totalmente subscritos e pagos; e o saldo remanescente de US$ 42.398, representado por 3.911.748 ações, destina-se a ser integral e exclusivamente subscrito e pago para cobrir a conversão das Obrigações Conversíveis emitidas de acordo com o acordo alcançado na Assembleia Geral Extraordinária de Acionistas de 5 de julho de 2022, e que estão atualmente pendentes de conversão; e

2. Aprovar um novo texto para o quinto e primeiro artigos transitórios dos estatutos, relativos ao capital social, a fim de refletir os acordos adotados nos termos do número 1 acima.

A decisão será formalizada com a respectiva alteração dos estatutos, que será concluída nos próximos dias.

Santiago, 3 de dezembro de 2025

Dividendos provisórios

Em conformidade com as disposições da Circular nº 660, de 22 de outubro de 1986, da sua Comissão, e devidamente autorizado, informo que na Reunião do Conselho de Administração do Grupo LATAM Airlines S.A. ("LATAM"), realizada nesta data, 3 de dezembro de 2025, foi aprovada a distribuição do Dividendo nº 54, Provisório, debitado do lucro do Exercício de 2025, no valor total de US$ 400.000.000, o que significa a distribuição de um dividendo de US$ 0,00069660199533 por ação, que será pago em 23 de dezembro de 2025, em seu equivalente em pesos, moeda corrente no Chile, de acordo com a taxa de câmbio "observada" publicada no Diário Oficial no quinto dia útil anterior à data de distribuição, ou seja, em 17 de dezembro de 2025.

Os acionistas registrados no Cadastro de Acionistas à meia-noite de 17 de dezembro de 2025 terão direito a receber os dividendos.

O aviso a que se refere a Secção II da Circular 660 supracitada será publicado no dia 16 de dezembro de 2025, no jornal "La Tercera" de Santiago.

Segue em anexo o Formulário nº 1, conforme estabelecido pela Circular nº 660, devidamente preenchido e assinado.

Fatores de risco

NCG 519: 3.6 GESTÃO DE RISCOS

GRI 3-3

Os seguintes fatores de risco, bem como os importantes fatores de risco descritos em outros relatórios que enviamos ou apresentamos à Comissão de Valores Mobiliários dos EUA (Securities and Exchange Commission - "SEC"), podem afetar nossos resultados reais e podem fazer com que nossos resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles expressos em quaisquer declarações prospectivas feitas por nós ou em nosso nome.

Para avaliar os riscos descritos nos fatores de risco, contamos com um modelo de risco abrangente que engloba diversos aspectos do nosso negócio e é revisado trimestralmente. Esse modelo de risco serve como uma estrutura para identificar, avaliar e mitigar riscos potenciais que possam impactar nossa organização. Entendemos que o cenário de riscos está em constante evolução e, portanto, realizamos revisões contínuas do nosso modelo de risco para garantir sua relevância e eficácia no enfrentamento de riscos emergentes.Em particular, como somos uma empresa não americana, existem riscos associados ao investimento em nossos ADSs que não são típicos de investimentos em ações de empresas americanas. Antes de tomar uma decisão de investimento, deve-se considerar cuidadosamente todas as informações contidas neste documento, incluindo as descritas abaixo.



Resumo dos fatores de risco

Segue abaixo um resumo dos principais riscos que podem afetar negativamente nossos negócios, operações e resultados financeiros.

Riscos relacionados ao nosso negócio

● Os elevados níveis de concorrência na indústria aérea e a consolidação ou fusões de concorrentes nos mercados em que o grupo opera podem afetar negativamente o nível das operações.

● Alguns de nossos concorrentes podem receber apoio externo, o que poderia afetar negativamente nossa posição competitiva.

● Os negócios e os resultados operacionais do grupo podem ser afetados negativamente caso não consigamos obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots e outras licenças operacionais.

● Não podemos garantir que, no futuro, teremos acesso às instalações adequadas e aos direitos de aterragem necessários para concretizar os nossos planos de expansão.

● O grupo depende de alianças estratégicas, relações comerciais e aprovações regulatórias, e seus negócios podem ser afetados negativamente caso algum desses elementos seja interrompido ou se torne inatingível.

● A incapacidade de implementar com sucesso a estratégia do grupo ou a incapacidade de ajustar essa estratégia à situação econômica prejudicaria os negócios do grupo.

● O grupo LATAM pode enfrentar dificuldades para encontrar, treinar e reter funcionários, o que pode levar ao aumento de custos e prejudicar nossa capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais.

Riscos de Segurança e operacionais

● O grupo depende de um número limitado de fornecedores para determinadas peças de aeronaves e motores. O grupo LATAM opera e depende principalmente de aeronaves Airbus e Boeing, e seus negócios podem ser afetados negativamente caso o grupo não receba as aeronaves em tempo hábil, caso as aeronaves desses fornecedores se tornem indisponíveis ou caso o público desenvolva uma percepção negativa das aeronaves que o grupo utiliza em suas operações.

● Problemas com os sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper as operações e ter um impacto adverso significativo nos negócios.

● Perdas e responsabilidades em caso de acidente envolvendo uma ou mais aeronaves do grupo podem afetar materialmente os negócios.

● Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária em cidades onde as empresas afiliadas do grupo têm presença significativa podem ter um impacto adverso relevante nas operações.

● O negócio pode ser afetado negativamente por uma recessão no setor aéreo causada por eventos externos que afetam o comportamento de viagem ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

● Os impactos de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem afetar negativamente os negócios, as operações e os resultados financeiros do grupo.

Riscos relacionados com a o setor de aviação comercial e os países onde operam as empresas afiliadas do grupo.

● Como o desempenho depende fortemente das condições econômicas dos países em que o grupo opera, condições econômicas negativas nesses países podem afetar adversamente os negócios e os resultados operacionais do grupo.

● Os governos latino-americanos exerceram e continuam a exercer uma influência significativa sobre suas economias.

● A instabilidade política e a agitação social na América Latina podem afetar negativamente os negócios.

● Como a empresa depende fortemente de fornecedores de serviços terceirizados, a falha desses fornecedores em desempenhar suas funções conforme o esperado, ou interrupções nos relacionamentos com esses fornecedores ou na prestação de serviços ao grupo, podem ter um efeito adverso sobre a situação financeira e os resultados operacionais.

Riscos ambientais e regulatórios

● As operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis, ou as consequências da não conformidade, podem afetar negativamente os resultados, os negócios ou a reputação.

● O negócio pode ser afetado negativamente pelas consequências das mudanças climáticas.

● O setor é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar negativamente os negócios e os resultados operacionais.

Riscos relacionados ao nosso endividamento

● A empresa possui necessidades substanciais de liquidez e continua buscando diversas opções de financiamento. Nossos negócios podem ser afetados negativamente caso a empresa não consiga honrar a dívida ou atender às futuras necessidades de financiamento.

● A Companhia possui exposição significativa à SOFR e a outras

taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentarão os custos de financiamento e poderão ter efeitos adversos sobre a situação financeira e os resultados operacionais.

● Os contratos de dívida contêm diversas cláusulas afirmativas, negativas e financeiras, que podem limitar a capacidade da empresa de conduzir seus negócios. O descumprimento de certas cláusulas negativas também pode desencadear um evento de inadimplência e o vencimento antecipado da dívida.

Riscos relacionados às nossas Ações ordinárias e ADRs

● Os principais acionistas podem ter interesses diferentes dos detentores de ADSs.

● A percepção do mercado em relação a uma oferta secundária pode gerar pressão descendente sobre o preço de mercado das ações ordinárias e dos ADRs da Companhia.

● Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por seus direitos de voto limitados.

● Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por desvalorizações cambiais e flutuações do mercado de câmbio.

● Futuras alterações nos controles de investimento estrangeiro e nos impostos retidos na fonte no Chile podem afetar negativamente os não residentes chilenos que investem em ações da empresa.

● Os detentores de ADSs da Companhia podem não conseguir exercer seus direitos de preferência em determinadas circunstâncias.

Riscos relacionados ao negócio

Os elevados níveis de concorrência na indústria aérea e a consolidação ou fusões de concorrentes nos mercados em que o grupo opera podem afetar negativamente o nível das operações.

Os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser afetados negativamente pelos altos níveis de concorrência no setor, particularmente pela entrada de novos concorrentes nos mercados em que o grupo opera e pela possível implementação de estratégias agressivas de preços por parte dos concorrentes. As companhias aéreas competem principalmente em relação aos níveis de tarifas, frequência e confiabilidade do serviço, reconhecimento da marca, comodidades para passageiros (como programas de fidelidade) e disponibilidade e conveniência de outros serviços de passageiros ou carga. Novas e antigas companhias aéreas (e empresas que fornecem transporte terrestre de carga ou passageiros) podem entrar nos mercados e competir com as diferentes afiliadas do grupo em qualquer uma dessas bases, inclusive oferecendo preços mais baixos, serviços mais atraentes ou aumentando sua oferta de rotas, em um esforço para obter maior participação de mercado. Para obter mais informações sobre os principais concorrentes, consulte “Item 4. Informações da Empresa — B. Visão Geral dos Negócios — Operações de Passageiro — Operações Internacionais de Passageiro ” e “Item 4. Informações da Empresa — B. Visão Geral dos Negócios — Operações de Passageiro — Modelo de Negócios para Operações Domésticas”.

As companhias aéreas de baixo custo têm um impacto importante nas receitas do setor, dado o seu baixo custo unitário. Custos mais baixos permitem que essas companhias ofereçam tarifas acessíveis, o que, por sua vez, permite que clientes sensíveis a preços voem ou migrem de companhias aéreas tradicionais para as de baixo custo. Nos últimos anos, temos observado um interesse crescente no desenvolvimento do modelo de baixo custo em toda a América Latina. Por exemplo, a Sky Companhia aérea e a JetSmart são as principais concorrentes nos mercados chileno e peruano, e ambas possuem modelos de negócios de baixo custo. Em 2024, a JetSmart expandiu ainda mais sua presença na região ao entrar no mercado doméstico da Colômbia, um passo importante em sua estratégia de crescimento e intensificando a competição com as companhias aéreas locais. A Avianca também adaptou seu modelo de negócios, incorporando elementos de uma companhia aérea de baixo custo, mantendo sua malha aérea, programa de fidelidade e parcerias estratégicas. Além disso, algumas companhias aéreas têm buscado estratégias de consolidação por meio de alianças ou fusões com companhias aéreas tradicionais. Exemplos incluem a criação do Abra Group (uma parceria entre a Avianca e a Gol) e a aquisição, pela American Airlines, de uma participação minoritária na JetSmart em dezembro de 2022. Além disso, em dezembro de 2025, foi anunciada a proposta de aquisição do controle da Sky Companhia aérea SA pelo Abra Group Limited. As autoridades de defesa da concorrência do Chile, Peru e Brasil estão atualmente analisando essa transação.

No setor de cargas, empresas como Maersk, CMA CGM e MSC expandiram suas operações para o transporte aéreo, em parte devido à pandemia de COVID-19 e à escassez de contêineres. A CMA CGM e a Air France-KLM lançaram oficialmente sua parceria estratégica de longo prazo para transporte aéreo de cargas em abril de 2023, combinando suas redes de carga complementares e capacidade de aeronaves cargueiras. No entanto, essa parceria foi encerrada por mútuo acordo em janeiro de 2024, sem alterações na participação de 9% da CMA CGM na Air France-KLM. Além disso, a MSC Air Cargo iniciou suas operações em dezembro de 2022, com voos operados pela Atlas Air. Mais recentemente, a aquisição da DB Schenker pela provedora global de logística DSV aumentou ainda mais a consolidação nos mercados globais de agenciamento de cargas e transporte aéreo de cargas. Essas consolidações, fusões ou novas alianças podem continuar a surgir, aumentando a concentração e os níveis de concorrência.

Além disso, em decorrência do ambiente competitivo, pode haver uma maior consolidação no setor aéreo latino-americano e global, seja por meio de aquisições, joint ventures, parcerias ou alianças estratégicas. Não podemos prever os efeitos de uma maior consolidação no setor. Ademais, a consolidação no setor aéreo e as mudanças nas alianças internacionais continuarão a afetar o cenário competitivo do setor e poderão resultar no desenvolvimento de companhias aéreas e alianças com maiores recursos financeiros, redes globais mais extensas e estruturas de custos reduzidas.

Alguns concorrentes podem receber apoio externo, o que poderia afetar negativamente a posição competitiva da empresa.

Alguns concorrentes do grupo podem receber apoio de fontes externas, como seus governos nacionais, que podem não estar disponíveis para a Companhia. Esse apoio pode incluir, entre outros, subsídios, auxílio financeiro ou isenções fiscais. Esse apoio pode colocar o grupo em desvantagem competitiva e afetar negativamente as operações e o desempenho financeiro. Por exemplo, a Aerolíneas Argentinas tem sido historicamente subsidiada pelo governo. Além disso, durante a pandemia de COVID-19, alguns concorrentes em rotas de longa distância (como American Airlines, Delta Air Lines, Southwest, United e Air France-KLM) receberam apoio governamental. Mais recentemente, em janeiro de 2025, a Azul e a Gol firmaram acordos com o governo brasileiro para reduzir suas dívidas tributárias em aproximadamente 42%. Esse apoio pode colocar a Companhia em desvantagem competitiva e afetar negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais.

Os negócios e os resultados operacionais do grupo podem ser afetados negativamente caso ele não consiga obter e manter rotas, acesso adequado a aeroportos, slots e outras licenças operacionais.

Os negócios do grupo LATAM dependem do acesso a rotas e aeroportos importantes. Acordos bilaterais de aviação entre países, leis de céus abertos e aprovações locais de aviação frequentemente envolvem considerações políticas e de outras naturezas fora do controle da empresa. As operações do grupo podem ser prejudicadas por qualquer atraso ou impossibilidade de acesso a rotas ou aeroportos importantes, incluindo:

- limitações na capacidade de transportar mais passageiros;
- a imposição de restrições à capacidade de voo;
- a incapacidade de garantir ou manter direitos de rota nos mercados locais ou ao abrigo de acordos bilaterais; ou
- a incapacidade de manter as vagas existentes e obter vagas adicionais.

O grupo opera diversas rotas internacionais sujeitas a acordos bilaterais, bem como voos domésticos no Chile, Peru, Brasil, Equador e Colômbia, sujeitos às aprovações locais de rota e acesso a aeroportos. Consulte o “Item 4. Informações sobre a Empresa — B. Visão Geral dos Negócios — Regulamentação”.

Não há garantia de que os acordos bilaterais existentes com os países onde as empresas do grupo estão sediadas e as autorizações de governos estrangeiros continuarão em vigor. Uma modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderá ter um impacto adverso relevante nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais. A suspensão da autorização da empresa para operar em determinados aeroportos, destinos ou slots, ou a imposição de outras sanções, também poderá ter um impacto adverso relevante nos negócios. Uma mudança na administração das leis e regulamentos vigentes ou a adoção de novas leis e regulamentos em qualquer um dos países onde o grupo opera, que restrinjam suas rotas, aeroportos ou outros acessos, poderá ter um impacto adverso relevante nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais.

Não há garantias de que, no futuro, as empresas afiliadas do grupo terão acesso às instalações adequadas e aos direitos de aterragem necessários para concretizar os seus planos de expansão.

Alguns aeroportos atendidos atualmente ou que planejam atender no futuro pelas empresas afiliadas do grupo podem ter limitações de capacidade e impor diversas restrições. Essas restrições incluem limitações nos horários de pouso e decolagem durante determinados períodos do dia e restrições nos níveis de ruído das aeronaves. Não é possível garantir que o grupo conseguirá assegurar um número adequado de slots, portões de embarque e outras instalações nos aeroportos para expandir seus serviços de acordo com sua estratégia de crescimento. Além disso, aeroportos que atualmente não estão sujeitos a restrições de capacidade podem vir a enfrentá-las no futuro.

Além disso, as companhias aéreas devem utilizar seus slots de forma regular e pontual, sob o risco de perdê-los para outras empresas. Caso os slots ou outros recursos aeroportuários estejam indisponíveis ou sujeitos a restrições, o grupo poderá precisar modificar horários, alterar rotas ou reduzir a utilização de aeronaves. É possível também que as autoridades de aviação civil dos países onde o grupo opera alterem as regras para a atribuição de slots de pouso e decolagem. Um exemplo disso é o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, onde os slots anteriormente operados pela Avianca Brasil foram reatribuídos, principalmente à Azul, em 2019, após a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) aprovar novas regras para a distribuição de slots. Da mesma forma, em 7 de junho de 2022, a ANAC aprovou a Resolução nº 682, que estabeleceu novas normas para a coordenação aeroportuária e definiu as regras para a alocação e o monitoramento do uso da infraestrutura aeroportuária por meio da utilização de slots (por exemplo, a coordenação de horários de chegada e partida) nos aeroportos coordenados. Também atualizou os parâmetros aplicáveis aos aeroportos de Congonhas, Guarulhos (Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro), Rio de Janeiro (Aeroporto Santos Dumont), Recife (Aeroporto Internacional Gilberto Freyre) e Pampulha (Aeroporto Carlos Drummond de Andrade). A ocorrência de qualquer um desses cenários envolvendo as operações do grupo LATAM poderá ter um impacto financeiro negativo nos negócios.

Em outubro de 2023, o grupo LATAM e a JetSmart entraram em disputa pela alocação de frequências na rota Santiago-Lima. Durante um processo de licitação pública conduzido pela Junta de Aeronáutica Civil do Chile (ou Junta de Aviação Civil), a LATAM Group e a JetSmart disputaram a alocação de frequências na rota Santiago-Lima.

A JetSmart (JAC), do grupo LATAM, garantiu 10 das 13 frequências disponíveis, enquanto a Sky Companhia aérea obteve as três restantes. A JetSmart, que anteriormente operava 14 frequências nessa rota, perdeu nove delas no leilão. A JetSmart criticou o processo, argumentando que a alocação favoreceu companhias aéreas com posições dominantes no mercado e levantou preocupações sobre uma possível retenção indevida de frequências. Em resposta, o grupo LATAM alegou que a falha da JetSmart em garantir frequências se deveu a suas próprias escolhas estratégicas e não ao mecanismo

de licitação. A disputa foi levada pela JetSmart ao Tribunal de Defesa da Livre Concorrência do Chile (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, ou "TDLC"), que, em janeiro de 2025, concluiu que o processo de licitação não violou as leis antitruste e estava em conformidade com as regulamentações vigentes.

Além disso, não há garantia de que aeroportos sem restrições atuais não implementarão restrições no futuro, ou que as restrições existentes não se tornarão mais onerosas. Essas restrições podem limitar a capacidade da empresa de continuar prestando serviços ou expandindo suas operações nesses aeroportos.

O grupo depende de alianças estratégicas, relações comerciais e aprovações regulatórias, e seus negócios podem ser afetados negativamente caso algum desses elementos seja interrompido ou se torne inatingível.

O grupo LATAM e suas afiliadas mantêm diversas alianças e relações comerciais nas jurisdições em que atuam. Essas parcerias permitem ao grupo expandir sua rede e oferecer aos clientes serviços que, de outra forma, não estariam disponíveis. No entanto, caso alguma dessas alianças ou relações se deteriore, seja encerrada ou deixe de proporcionar os benefícios esperados, os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais do grupo poderão ser afetados negativamente.

Além disso, os planos de crescimento estratégico internacional do grupo dependem, em parte, da obtenção de aprovações regulatórias nos países onde busca expandir suas operações por meio de acordos comerciais conjuntos. Existe o risco de o grupo não obter as aprovações necessárias, enquanto os concorrentes podem obtê-las, o que lhes permitiria competir por rotas importantes e potencialmente corroer a participação de mercado do grupo. Isso poderia afetar negativamente a capacidade do grupo de atingir seus objetivos de crescimento e resultados financeiros. Não há garantias quanto aos benefícios, se houver, que possam ser obtidos com tais acordos.

A incapacidade de implementar com sucesso a estratégia do grupo ou a incapacidade de ajustar essa estratégia à conjuntura econômica atual pode prejudicar os negócios do grupo.

Foi desenvolvido um plano estratégico centrado na conexão da América Latina consigo mesma e com o mundo por meio de uma rede de transporte de passageiros e cargas. A estratégia baseia-se na oferta de experiências incomparáveis aos clientes, no fomento da sustentabilidade e no estímulo à inovação, mantendo sempre o equilíbrio entre crescimento econômico, eficiência operacional, cuidado com o meio ambiente e bem-estar social.

Para atingir esses objetivos, o grupo concentra-se em oferecer uma ampla rede de rotas que combina preços competitivos com conectividade perfeita nas Américas e em outros continentes. Essa abordagem integra a segmentação de passageiros e serviços personalizados, garantindo acessibilidade a um público mais amplo e, ao mesmo tempo, atendendo às expectativas dos clientes premium. A satisfação do Cliente permanece no centro dos esforços do grupo, apoiada por soluções digitais de ponta que criam uma experiência de viagem segura e confiável.

Além disso, a empresa está comprometida com a sustentabilidade e a responsabilidade social, integrando práticas ambientais e sociais às suas operações. Reconhecido globalmente, inclusive por sua inclusão no Índice de Sustentabilidade Dow Jones, o grupo lidera iniciativas em gestão ambiental, mudanças climáticas e economia circular, garantindo um impacto positivo nas regiões onde atua.

Dificuldades na implementação de nossa estratégia podem afetar negativamente os negócios e os resultados operacionais do grupo.

O grupo LATAM pode ter dificuldades em encontrar, treinar e reter funcionários, o que pode levar ao aumento de custos e prejudicar a capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais.

O setor aéreo é intensivo em mão de obra. As afiliadas do grupo LATAM empregam um grande número de pilotos, comissários de voo, técnicos de manutenção e outros funcionários operacionais e administrativos, como pessoal técnico especializado. O setor aéreo tem, ocasionalmente, enfrentado escassez de pessoal qualificado, especialmente pilotos e técnicos de manutenção, situação que se intensificou durante a fase de recuperação do tráfego aéreo após o pico da pandemia. Caso a rotatividade de funcionários, particularmente de pilotos e técnicos de manutenção, aumente drasticamente, os custos de treinamento serão significativamente maiores. O grupo LATAM não pode garantir que será capaz de recrutar, treinar e reter os gerentes, pilotos, técnicos e outros funcionários qualificados necessários para dar continuidade às operações atuais ou substituir os funcionários que se desligam da empresa. Um aumento na rotatividade ou a incapacidade de recrutar, treinar e reter funcionários qualificados a um custo razoável pode afetar negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais. A perda de pessoal-chave ou uma deterioração significativa do moral dos funcionários pode prejudicar a capacidade de executar a estratégia e implementar iniciativas operacionais, afetando negativamente o grupo.

Caso as filiais percam a alta administração e outros funcionários-chave e estes não sejam substituídos por indivíduos com habilidades comparáveis, ou caso não consigam manter a cultura do grupo, os negócios e os resultados operacionais poderão ser afetados negativamente de forma significativa.

O grupo LATAM depende da experiência e do conhecimento do setor de seus executivos e demais funcionários-chave para elaborar e executar seus planos de negócios. Caso ocorra uma rotatividade significativa na liderança e em outros funcionários-chave, e o grupo não consiga substituí-los por indivíduos com habilidades comparáveis, ou caso deixe de manter a cultura organizacional, seu desempenho poderá ser afetado negativamente de forma substancial. Além disso, o grupo poderá ter dificuldades para atrair e reter profissionais qualificados para cargos de alta gerência e outros funcionários-chave no futuro.

A empresa poderá sofrer consequências adversas devido a ações coletivas dos funcionários do grupo LATAM ou de terceiros, incluindo interrupções decorrentes de greves ou outras ações relacionadas ao trabalho.

Em 31 de dezembro de 2025, aproximadamente 47% dos funcionários do grupo, incluindo pessoal administrativo, tripulação de cabine, comissários de voo, pilotos e técnicos de manutenção, são sindicalizados e possuem contratos e acordos coletivos que expiram regularmente. Os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser afetados negativamente de forma significativa caso não se chegue a um acordo com qualquer sindicato que represente esses funcionários, ou caso um acordo com um sindicato contenha termos que não estejam de acordo com as expectativas ou que impeçam o grupo de competir efetivamente com outras companhias aéreas.

Determinados grupos de funcionários, como pilotos, comissários de voo, mecânicos e pessoal aeroportuário, possuem habilidades altamente especializadas. Consequentemente, ações desses grupos, como greves, paralisações ou protestos, podem interromper severamente as operações e impactar negativamente o desempenho operacional e financeiro da empresa, bem como sua imagem.

Uma greve, interrupção ou paralisação do trabalho, ou qualquer disputa prolongada com funcionários representados por algum desses sindicatos, pode ter um impacto negativo nas operações. Esses riscos geralmente se agravam durante os períodos de renegociação com os sindicatos, que normalmente ocorrem a cada dois a quatro anos, dependendo da jurisdição e do sindicato. Qualquer acordo coletivo de trabalho renegociado pode incluir aumentos salariais significativos e, consequentemente, um aumento nas despesas operacionais. A falta de acordo durante as negociações com os sindicatos pode obrigar a empresa a recorrer à arbitragem, utilizar recursos financeiros e de gestão e, potencialmente, aceitar termos menos favoráveis à empresa do que os acordos existentes. Colaboradores que não são sindicalizados podem formar novos sindicatos que busquem novos aumentos salariais ou benefícios.

Ações de funcionários do grupo LATAM, além de disputas trabalhistas envolvendo funcionários terceirizados, podem impactar as operações. Por exemplo:

Em 12 de setembro de 2024, os trabalhadores do Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, em Santiago, Chile, iniciaram uma greve após o fracasso das negociações com a concessionária do aeroporto, Nuevo Pudahuel. A greve durou um dia e os trabalhadores reivindicaram principalmente reajustes salariais e aumento do auxílio-alimentação. Os trabalhadores e a Nuevo Pudahuel chegaram a um acordo no dia seguinte.

Em 9 de outubro de 2024, controladores de tráfego aéreo da NAV Brasil planejaram uma greve nacional para exigir um reajuste salarial de 8,5%. Embora a greve estivesse prevista para durar apenas um dia, foi cancelada após decisão do Superior Tribunal de Justiça do Trabalho (STT), que impôs pesadas multas para qualquer interrupção. O incidente intensificou as tensões trabalhistas no setor da aviação brasileira.

Em 15 de novembro de 2024, os funcionários da Direção Geral de Aviação Civil do Chile (CDGAC) iniciaram uma greve nacional por tempo indeterminado em protesto contra o não pagamento de bônus. A greve durou três dias antes da retomada das negociações, causando atrasos e cancelamentos generalizados em todos os aeroportos chilenos. A paralisação impactou significativamente as operações de voo e evidenciou as disputas trabalhistas em curso na região.

Em 12 de novembro de 2025, um dos sindicatos de pilotos da LATAM no Chile aprovou uma greve por maioria de 97%, no contexto de negociações sobre os níveis de remuneração. Em 19 de novembro de 2025, o grupo LATAM e o sindicato chegaram a um acordo que pôs fim à greve. O impacto operacional foi limitado e temporário.

Embora o grupo LATAM tenha estabelecido protocolos para gerenciar esse tipo de situação, não há garantia de que sempre será possível chegar a acordos mutuamente benéficos em futuras disputas com funcionários, sindicatos ou terceiros. Quaisquer disputas ou interrupções prolongadas podem afetar materialmente as operações, o desempenho financeiro e a posição de mercado.

O grupo LATAM depende da manutenção de uma alta taxa de utilização de aeronaves para aumentar as receitas e absorver seus custos fixos, o que o torna especialmente vulnerável a atrasos.

De modo geral, um elemento-chave da estratégia é manter uma alta taxa de utilização diária das aeronaves. Uma alta taxa de utilização diária permite maximizar a receita gerada pelas aeronaves e absorver os custos fixos associados à frota, sendo alcançada, em parte, pela redução do tempo de permanência nos aeroportos e pelo desenvolvimento de cronogramas que permitam ao grupo aumentar a média de horas voadas por dia. A taxa de utilização das aeronaves pode ser afetada negativamente por diversos fatores que estão além do controle do grupo, incluindo tráfego aéreo e congestionamento aeroportuário, condições climáticas adversas, manutenções não programadas e atrasos de prestadores de serviços terceirizados relacionados a abastecimento, alimentação e serviços de solo. Se as aeronaves atrasarem, os atrasos resultantes podem causar interrupções no desempenho operacional e ter um impacto financeiro nos resultados da empresa.

As operações estão sujeitas a flutuações no fornecimento e no custo do combustível de aviação, o que pode afetar negativamente o negócio.

O aumento dos preços do combustível de aviação pode ter um impacto adverso significativo nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais. Historicamente, os custos com combustível de aviação representam uma parcela considerável das despesas operacionais da empresa, correspondendo a 31,3% do custo total das vendas em 2025.

Qualquer escassez no fornecimento de combustível pode resultar em

preços mais altos ou na redução dos voos comerciais programados. Em agosto de 2024, uma falha elétrica na refinaria da Ecopetrol (empresa estatal colombiana) em Cartagena causou uma significativa falta de combustível de aviação. Esse evento específico gerou desafios operacionais, incluindo cancelamentos de voos em grandes aeroportos, enquanto as companhias aéreas lutavam para lidar com a oferta reduzida. A Ecopetrol implementou medidas de contingência para solucionar a escassez, incluindo a importação de combustível de aviação, mas as restrições de fornecimento persistiram por semanas, evidenciando a vulnerabilidade das operações aéreas a tais interrupções.

Outros fatores, como déficits de produção por parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), interrupções causadas por condições climáticas severas ou desastres naturais, ações trabalhistas (por exemplo, a greve dos caminhoneiros no Brasil em 2018) ou conflitos geopolíticos como a instabilidade no Oriente Médio ou o conflito na Ucrânia, podem impactar de forma semelhante os preços e a disponibilidade de combustíveis.

O grupo LATAM não pode garantir que conseguirá compensar eventuais aumentos no preço do combustível. Além disso, a queda nos preços do combustível pode resultar em tarifas mais baixas devido à redução ou eliminação das sobretaxas de combustível. A LATAM firmou contratos de hedge de combustível, mas não há garantia de que tais contratos serão suficientes para protegê-la de um aumento nos preços do combustível no curto ou longo prazo.

O grupo LATAM está exposto a aumentos nas taxas de pouso e outras tarifas aeroportuárias que podem afetar negativamente as margens de lucro e a posição competitiva.

O grupo deve pagar taxas aos operadores aeroportuários pela utilização de suas instalações. Qualquer aumento substancial nas taxas aeroportuárias, incluindo no Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, no Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima, ou no Aeroporto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez, em Santiago, entre outros, poderá ter um impacto adverso relevante nos resultados operacionais do grupo. As taxas aeroportuárias e os impostos sobre os passageiros aumentaram consideravelmente nos últimos anos. O grupo LATAM não pode garantir que os aeroportos em que opera não aumentarão ou manterão taxas elevadas de passageiros e serviços no futuro. Quaisquer aumentos dessa natureza poderão afetar negativamente a situação financeira e os resultados operacionais.

Uma parcela significativa da receita de carga provém de um número relativamente pequeno de tipos de produtos e pode ser afetada por eventos que impactam sua produção, comércio ou demanda.

A demanda de carga do grupo, especialmente de exportadores latino-americanos, concentra-se em um pequeno número de categorias de produtos, como exportações de peixes, frutos do mar e frutas do Chile, aspargos do Peru e flores frescas do Equador e da Colômbia. Da mesma forma, os mercados de importação desempenham um papel fundamental nas operações de carga, com a demanda por produtos como bens manufaturados, autopeças, produtos farmacêuticos e equipamentos tecnológicos impulsionando o tráfego de carga de entrada na América Latina.

Eventos que afetem negativamente a produção, o comércio ou a demanda por esses bens podem afetar negativamente o volume de mercadorias transportadas e ter um impacto significativo nos resultados operacionais. Futuras medidas de proteção comercial, implementadas pelos países para os quais o grupo presta serviços de transporte de carga, ou contra eles, podem afetar os volumes de tráfego de carga e, consequentemente, os resultados financeiros. Alguns dos produtos de carga são sensíveis às taxas de câmbio e, portanto, os volumes de tráfego podem ser afetados pela valorização ou desvalorização das moedas locais.

O acúmulo de reembolsos de bilhetes pode ter um efeito adverso nos resultados financeiros.

Caso o grupo seja obrigado a pagar um valor substancial em reembolsos de passagens em dinheiro, isso poderá afetar negativamente os resultados financeiros ou a liquidez da empresa. Além disso, a LATAM possui contratos com instituições financeiras que processam transações com cartão de crédito de clientes para a venda de passagens aéreas e outros serviços. De acordo com alguns desses contratos de processamento de cartões de crédito, as instituições financeiras, em determinadas circunstâncias, têm o direito de exigir que a LATAM mantenha uma reserva equivalente a uma parcela das vendas antecipadas de passagens já processadas por essas instituições, mas para as quais a LATAM ainda não prestou o serviço (por exemplo, transporte aéreo). Essas instituições financeiras podem exigir a constituição de reservas em dinheiro ou outras garantias, ou a retenção de pagamentos relacionados a recebíveis. Os reembolsos reduzem a liquidez e colocam a LATAM em risco de acionar as cláusulas de liquidez previstas nesses contratos de processamento, podendo, consequentemente, obrigá-la a depositar garantias em dinheiro junto às operadoras de cartão de crédito referentes às vendas antecipadas de passagens.

Caso o grupo LATAM não consiga incorporar aeronaves arrendadas, incluindo arrendamentos operacionais e financeiros, à sua frota em condições e taxas aceitáveis no futuro, o negócio poderá ser afetado negativamente.

Grande parte da frota de aeronaves está sujeita a contratos de leasing de longo prazo, incluindo leasing operacional e leasing financeiro. Esses contratos geralmente têm duração de oito a doze anos a partir da data de assinatura. A empresa pode enfrentar maior concorrência ou uma oferta limitada de aeronaves arrendadas, o que dificulta a negociação de condições competitivas após o vencimento dos contratos atuais ou o arrendamento da capacidade adicional necessária para o nível de operações pretendido. Se a LATAM for obrigada a pagar taxas de leasing mais altas, seja para leasing operacional ou financeiro, no futuro, para manter a capacidade e o número de aeronaves em sua frota, a lucratividade poderá ser afetada negativamente.

Aumentos nos custos de seguros e/ou reduções significativas na cobertura podem prejudicar a situação financeira e os resultados operacionais.

Eventos significativos que afetam o setor de seguros de aviação (como ataques terroristas, acidentes aéreos e epidemias, bem como as consequentes restrições de viagens impostas pelos governos) podem resultar em aumentos consideráveis nos prêmios de seguro das companhias aéreas e/ou em reduções relevantes na cobertura. Aumentos adicionais nos custos de seguro e/ou reduções na cobertura disponível podem ter um impacto significativo nos resultados financeiros, alterar a estratégia de seguros e também aumentar o risco de perdas não cobertas.

O aumento dos custos trabalhistas, que representam uma parcela substancial das despesas operacionais totais, pode impactar diretamente os lucros.

Os custos trabalhistas representam uma porcentagem significativa do custo total das vendas (16,0% em 2025) e, em alguns momentos de sua história operacional, a LATAM e suas afiliadas sofreram pressão para aumentar os salários e benefícios de seus funcionários. Um aumento significativo nos custos trabalhistas poderia resultar em uma redução substancial dos lucros.

Riscos reputacionais relacionados ao uso das redes sociais.

O grupo LATAM utiliza frequentemente plataformas de mídias sociais como ferramentas de marketing. Essas plataformas proporcionam ao grupo LATAM, bem como a indivíduos, acesso a um amplo público de consumidores e outras pessoas interessadas. Comentários negativos sobre o grupo LATAM ou os produtos que comercializa podem ser publicados em plataformas de mídias sociais e dispositivos similares a qualquer momento, podendo prejudicar a reputação ou os negócios do grupo LATAM. Além disso, como as leis, regulamentações e termos de serviço de diferentes plataformas evoluem rapidamente para reger o uso das mídias sociais, o descumprimento, por parte do grupo LATAM, seus funcionários ou terceiros que atuam em nome do grupo LATAM, das leis e regulamentações aplicáveis ao uso dessas plataformas e dispositivos pode impactar negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais do grupo LATAM, ou sujeitá-lo a multas ou outras penalidades.

Riscos reputacionais relacionados à desinformação e à informação falsa.

A proliferação de conteúdo falso ou enganoso pode ser usada como mecanismo para semear dúvidas no público em geral e prejudicar a imagem de produtos e serviços estrangeiros. A desinformação ou informações falsas sobre o grupo LATAM ou os serviços que oferece podem afetar sua reputação e o relacionamento com os clientes. A disseminação de notícias falsas ou maliciosas pode gerar percepções negativas sobre a segurança, a qualidade dos serviços ou as práticas ambientais do grupo LATAM, enfraquecendo a confiança do consumidor nas operações do grupo. Além disso, críticas amplificadas por meio de mídias sociais e plataformas digitais podem prejudicar a marca, especialmente em mercados sensíveis ou durante crises específicas. Ademais, a disseminação dessas informações pode (i) gerar custos mais elevados de gerenciamento de crises para a LATAM, uma vez que o grupo precisaria de recursos dedicados para monitorar e combater a desinformação em tempo real, (ii) influenciar o comportamento do cliente, reduzindo a demanda por voos ou afetando a preferência pelo grupo em relação aos concorrentes, e (iii) criar tensões com funcionários ou sindicatos, impactando o ambiente de trabalho e dificultando negociações coletivas.



Riscos de Segurança e operacionais

O grupo depende de um número limitado de fornecedores para determinadas peças de aeronaves e motores. O grupo LATAM opera e depende principalmente de aeronaves Airbus e Boeing, e seus negócios podem ser afetados negativamente caso não receba as aeronaves em tempo hábil, se as aeronaves desses fornecedores se tornarem indisponíveis ou se o público desenvolver uma percepção negativa das aeronaves que utiliza em suas operações.

O grupo depende de um número limitado de fornecedores de aeronaves, motores aeronáuticos e muitas peças de aeronaves e motores. Consequentemente, o grupo LATAM está vulnerável a problemas associados ao fornecimento dessas aeronaves, peças e motores, incluindo defeitos de projeto, problemas mecânicos, descumprimento contratual por parte dos fornecedores ou percepção negativa por parte do público, o que poderia resultar em necessidades de manutenção não programada, recusa de clientes ou ações das autoridades de aviação que impossibilitem a operação da aeronave. Em 2025, os principais fornecedores do grupo LATAM eram os fabricantes de aeronaves Airbus e Boeing.

Além da Airbus e da Boeing, o grupo LATAM conta com diversos outros fornecedores, principalmente relacionados a acessórios, peças de reposição e componentes para aeronaves, incluindo Pratt & Whitney Canada, MTU Maintenance, Rolls-Royce, General Electric Commercial Aviation Services Ltd., General Electric Celma, General Electric Engines Service, CMF International e Honeywell, entre outros. A LATAM também firmou um acordo com a Embraer S.A. para a aquisição de até 74 aeronaves E195-E2.

aeronaves — 24 encomendas firmes e 50 opções de compra — com entregas a partir do quarto trimestre de 2026. Esta nova frota é

Parte de um plano de longo prazo para expandir a conectividade para nossas afiliadas em mercados regionais carentes com potencial de crescimento. Espera-se que o E195-E2 traga maior eficiência e flexibilidade operacional aprimorada.

Em 31 de dezembro de 2025, o grupo LATAM possuía uma frota total de 294 aeronaves Airbus e 77 Boeing (uma dessas aeronaves é um ativo não circulante classificado como mantido para venda). Os riscos relacionados à Airbus, Boeing e Embraer incluem:

- a falha ou incapacidade de obter aeronaves, peças ou serviços de suporte relacionados da Airbus, Boeing e Embraer em tempo hábil devido à alta demanda, atrasos na entrega de aeronaves ou outros fatores;

- a interrupção do serviço da frota em consequência de necessidades de manutenção não programadas ou imprevistas para essas aeronaves;

- a emissão, pelas autoridades de aviação chilenas ou de outros países, de diretrizes que restrinjam ou proíbam o uso de aeronaves Airbus, Boeing e Embraer, ou que exijam inspeções e manutenções demoradas;

- Percepção pública negativa de um fabricante como resultado de preocupações com a segurança, publicidade negativa ou outros problemas, sejam reais ou percebidos, em caso de acidente;

- atrasos entre o momento em que o grupo LATAM percebe a necessidade de novas aeronaves e o tempo que leva para contratar a Airbus, a Boeing e a Embraer, ou um fornecedor terceirizado, para entregar essas aeronaves; ou

- O atraso, por qualquer motivo, na conclusão de projetos de modernização da cabine pode resultar na indisponibilidade da aeronave por um determinado período de tempo.

A pandemia de COVID-19 e seu impacto na indústria da aviação, juntamente com os subsequentes desafios globais na cadeia de suprimentos enfrentados por fabricantes e distribuidores, resultaram em uma escassez generalizada de aeronaves e atrasos nas entregas programadas. Consequentemente, o período de espera para a obtenção de novas aeronaves, bem como o tempo entre um novo pedido e sua entrega, aumentou, afetando tanto a Airbus quanto a Boeing, além do grupo LATAM.

Em 25 de julho de 2023, a Pratt & Whitney divulgou um problema de contaminação por metal em pó afetando os motores PW1100 GTF, que equipam as aeronaves da família Airbus Neo. Desde o anúncio, o número de aeronaves da família Airbus Neo afetadas na frota representa uma parcela limitada do total. Em 31 de dezembro de 2025, o grupo LATAM tinha 13 aeronaves da família Airbus Neo em solo, representando aproximadamente 3,5% da frota total, em decorrência das inspeções obrigatórias e da remoção dos motores relacionada a esse problema. Essas interrupções operacionais resultantes da escassez de motores da Pratt & Whitney, juntamente com qualquer potencial redução no tráfego aéreo, podem afetar negativamente os negócios, os resultados operacionais e a situação financeira. Os negócios também podem ser materialmente afetados caso os passageiros evitem voar nas aeronaves do grupo LATAM devido a percepções negativas sobre a fabricação das aeronaves, seja por preocupações com a segurança ou outros problemas, reais ou percebidos, ou em caso de acidente envolvendo essas aeronaves ou seus motores.Além disso, em 2024, a Rolls-Royce enfrentou atrasos na manutenção dos motores utilizados nas aeronaves Boeing 787-9. Esses atrasos intensificaram os desafios operacionais enfrentados pelas companhias aéreas, incluindo o grupo LATAM, que teve que lidar com as interrupções causadas pela escassez de motores.

Em 31 de dezembro de 2025, a LATAM recebeu apoio tanto da Pratt & Whitney quanto da Rolls-Royce, que, juntamente com a empresa, continuam explorando soluções para as dificuldades mecânicas mencionadas acima.

Embora a LATAM esteja atualmente resolvendo as dificuldades mecânicas mencionadas acima com o apoio da Pratt & Whitney e da Rolls-Royce, a ocorrência de um ou mais dos fatores acima mencionados pode restringir nossa capacidade de usar aeronaves para gerar lucros, atender ao aumento da demanda ou limitar nossas operações e afetar negativamente nossos negócios.

Problemas com os sistemas de controle de tráfego aéreo ou outras falhas técnicas podem interromper as operações e ter um impacto adverso significativo nos negócios.

As operações, incluindo a capacidade de prestar atendimento ao cliente, dependem do funcionamento eficaz dos equipamentos, como aeronaves, sistemas de manutenção e sistemas de reservas. Dependem também do funcionamento eficaz dos sistemas de controle de tráfego aéreo nacionais e internacionais e da infraestrutura de controle de tráfego aéreo pelas autoridades competentes nos mercados em que o grupo atua. Falhas de equipamentos, falta de pessoal, problemas no controle de tráfego aéreo e outros fatores que possam interromper as operações podem afetar negativamente os resultados financeiros e a reputação da empresa.

Prejuízos e responsabilidades decorrentes de um acidente envolvendo uma ou mais aeronaves podem afetar materialmente nossos negócios.

O grupo LATAM está exposto a potenciais perdas catastróficas em caso de acidente aéreo, atentado terrorista ou qualquer outro evento similar. Não há garantia de que, em decorrência de um acidente aéreo ou incidente grave:

- A LATAM não precise aumentar sua cobertura de seguro;
- Os prêmios de seguro não aumentem significativamente;
- A cobertura do seguro cubra integralmente todas as responsabilidades; e
- A LATAM não seja obrigada a suportar perdas substanciais.

Reivindicações substanciais resultantes de um acidente ou incidente significativo, que excedam a cobertura do seguro correspondente, podem ter um impacto adverso relevante nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais. Além disso, qualquer acidente aéreo, mesmo com seguro abrangente, pode gerar a percepção pública negativa de que as operações ou a aeronave são menos seguras ou confiáveis do que as operadas por outras companhias aéreas ou outras empresas de aviação, o que pode ter um impacto adverso relevante nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais.

Em 11 de março de 2024, a LATAM sofreu um incidente com o voo LA800, que operava a rota Sydney-Auckland. A aeronave Boeing 787-9 apresentou uma grave falha técnica aproximadamente uma hora antes do pouso, resultando em uma queda abrupta de altitude. Esse movimento inesperado causou ferimentos em 10 passageiros e três tripulantes. Não houve vítimas fatais entre os 263 passageiros e nove tripulantes a bordo. O incidente foi causado por uma falha técnica na aeronave, que, segundo uma investigação posterior, foi provocada por uma comissária de voo que pode ter acionado inadvertidamente um interruptor em um dos assentos da cabine de comando. Desde então, a companhia tem trabalhado em estreita colaboração com as autoridades de segurança da aviação para evitar ocorrências futuras. As apólices de seguro da LATAM cobriram o tratamento médico dos passageiros e tripulantes feridos, os custos de reparo associados ao incidente, bem como quaisquer reclamações ou processos judiciais relacionados.

Problemas técnicos e operacionais prolongados com a infraestrutura aeroportuária em cidades onde o grupo LATAM tem presença significativa podem ter um impacto adverso relevante nas operações.

As operações e a estratégia de crescimento dependem das instalações e da infraestrutura de aeroportos importantes, incluindo o Aeroporto Internacional de Santiago, os aeroportos internacionais de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo, o Aeroporto Internacional de Brasília, o Aeroporto Internacional El Dorado, em Bogotá, e o Aeroporto Internacional Jorge Chávez, em Lima.

No Aeroporto Internacional Arturo Merino Benítez, em Santiago, a concessionária concluiu a remodelação e expansão do terminal doméstico em setembro de 2025, aumentando a capacidade e melhorando as instalações. Embora se espere que essa modernização aprimore a capacidade do aeroporto e a experiência dos passageiros, projetos de infraestrutura de grande escala podem envolver mudanças nas operações e reconfiguração das instalações, o que pode resultar em desafios operacionais. Além disso, as obras de melhoria da infraestrutura planejadas para 2026 exigirão a alternância do uso das duas pistas do aeroporto, resultando na disponibilidade de apenas uma pista por um período prolongado entre abril e agosto de 2026; operar com capacidade limitada de pista pode restringir o fluxo de aeronaves, potencialmente levando a atrasos, ajustes de horários ou outras limitações operacionais.

A reforma e ampliação do Aeroporto Internacional Diego Aracena em Iquique, Chile, incluindo um aumento significativo do terminal de passageiros, foi concluída, e o Aeroporto Internacional de Chacalluta em Arica concluiu sua reforma e ampliação em dezembro de 2024.

Como parte do Plano Aeroportuários 2025-2030 do Chile, o governo planeja investir na melhoria e expansão da infraestrutura aeroportuária em todo o país, incluindo a modernização de terminais e pistas, a atualização de equipamentos e o aumento da capacidade em diversos aeroportos regionais, com investimentos totais na casa dos bilhões de dólares nos próximos anos. Os projetos incluídos neste plano abrangem uma grande expansão do terminal e outras obras no Aeroporto de Balmaceda, que está em construção e tem previsão de início de operação no primeiro semestre de 2027, além de melhorias em outras infraestruturas regionais para fortalecer a conectividade e a capacidade.

No Peru, diversos aeroportos regionais têm enfrentado desafios de infraestrutura relacionados às condições das pistas, o que resultou em suspensões temporárias de operações ou serviços limitados, afetando a conectividade. Obras de reabilitação e manutenção, incluindo recapeamento de pistas e intervenções técnicas, foram implementadas ou estão planejadas, e projetos de modernização mais amplos estão sujeitos a processos contínuos de planejamento e contratação que podem se estender até 2026 ou além.

Os aeroportos brasileiros, incluindo os aeroportos internacionais de Brasília e São Paulo (Guarulhos), também estão sujeitos a restrições de capacidade de infraestrutura e a necessidades de modernização. Estão previstos investimentos significativos em infraestrutura aeroportuária até pelo menos 2029, incluindo a expansão de pistas de taxiamento, a construção de novos píeres e melhorias nos pátios de aeronaves, além de outras obras que podem envolver atividades de construção simultâneas e resultar em restrições temporárias ou limitações operacionais, o que, por sua vez, pode afetar o acesso do grupo LATAM a slots ou sua capacidade de manter ou aumentar a capacidade em determinados aeroportos.

Embora o grupo LATAM esteja coordenando e apoiando de perto as concessionárias aeroportuárias, quaisquer atrasos na conclusão das obras de remodelação ou expansão em andamento em qualquer um dos aeroportos indicados acima afetariam materialmente e de forma adversa as operações.

O negócio pode ser afetado negativamente por uma recessão no setor aéreo causada por eventos externos que afetam o comportamento de viagem ou aumentam os custos, como surtos de doenças, condições climáticas e desastres naturais, guerras ou ataques terroristas.

A demanda por transporte aéreo pode ser afetada negativamente por eventos exógenos, como epidemias (como Ebola e Zika) e pandemias (como a pandemia de COVID-19), ataques terroristas, guerras ou instabilidade política e social, incluindo condições de segurança localizadas ou violência criminal em certos países onde o grupo opera, como o México. O aumento das tensões geopolíticas e das hostilidades relacionadas ao conflito na Ucrânia e no Oriente Médio (incluindo Irã e Israel), bem como as sanções comerciais e monetárias impostas em decorrência desses acontecimentos, afetaram, e podem afetar significativamente, os preços e a demanda mundiais de petróleo, causar turbulências no sistema financeiro global e impactar negativamente as viagens aéreas. Situações como essas podem ter um impacto material nos negócios, na situação financeira e nos resultados operacionais.

Além do exposto, a recente fragmentação geopolítica global e a dinâmica de segurança em constante mudança podem afetar o setor aéreo e seus negócios. A intensificação da competição estratégica entre as grandes potências, a evolução das restrições comerciais e as tensões de segurança regionais têm o potencial de influenciar os fluxos comerciais globais, os ambientes regulatórios, os mercados de combustíveis e a confiança do consumidor, fatores que podem afetar a demanda por transporte aéreo e serviços de carga aérea. Embora a fragmentação geopolítica mais ampla, como as tensões comerciais entre os EUA e a China, não tenha tido um impacto direto adverso significativo nos negócios até o momento, esses desenvolvimentos continuam sendo um fator de risco que a LATAM monitora de perto.

Por exemplo, no final de 2025 e início de 2026, um alerta de segurança emitido pela Administração Federal de Aviação dos EUA (FAA) sobre o aumento da atividade militar e a deterioração das condições de segurança no espaço aéreo venezuelano levou diversas companhias aéreas internacionais a suspenderem voos de entrada e saída da Venezuela como medida de precaução. Várias companhias aéreas, incluindo a Copa Airlines, estenderam a suspensão de voos de entrada e saída de Caracas após o alerta da FAA, que recomendava “extrema cautela” aos operadores ao transitarem pela Região de Informação de Voo de Maiquetía (FIR Maiquetía) devido à deterioração das condições de segurança.

A autoridade de aviação civil venezuelana revogou posteriormente as licenças de operação de seis companhias aéreas internacionais, incluindo LATAM Colômbia, TAP Air Portugal, Iberia, Avianca, Turkish Airlines e GOL, depois que essas empresas não retomaram os serviços dentro do prazo estabelecido pelas autoridades venezuelanas.

Esses desenvolvimentos regulatórios e de segurança demonstram como as tensões geopolíticas e os avisos associados podem alterar as operações das companhias aéreas, o acesso ao espaço aéreo e o planejamento de rotas. A fragmentação geopolítica prolongada ou ampliada, as disputas regionais ou as preocupações emergentes com a segurança podem prejudicar o crescimento econômico global, reduzir a demanda do consumidor por viagens aéreas, aumentar a volatilidade dos preços dos combustíveis, elevar os custos de conformidade ou interromper as redes operacionais, o que pode afetar negativamente as operações, a situação financeira e os resultados operacionais.

As receitas das companhias aéreas dependem do número de passageiros transportados, da tarifa paga por cada passageiro e de fatores de serviço, como os horários de partida e chegada dos voos. Durante períodos de nevoeiro, gelo, baixas temperaturas, tempestades ou outras condições meteorológicas adversas ou desastres naturais fora do nosso controle, alguns ou todos os nossos voos podem ser cancelados ou sofrer atrasos significativos, afetando e interrompendo nossas operações e reduzindo a lucratividade. O aumento na frequência, intensidade ou duração de tempestades, furacões, tufões, inundações ou outros eventos climáticos severos, inclusive devido às mudanças climáticas globais e ao aumento das temperaturas globais, pode resultar em aumento de atrasos e cancelamentos, ferimentos relacionados à turbulência e consumo de combustível para evitar tais condições climáticas, o que pode resultar em perda de receita e custos mais elevados. Por exemplo, em 2022, uma aeronave da LATAM sofreu danos severos após sobrevoar uma área com condições meteorológicas adversas na aproximação ao Aeroporto de Assunção, no Paraguai, e precisou realizar um pouso de emergência. Em outubro de 2023, houve atrasos e cancelamentos significativos devido às fortes condições climáticas no aeroporto de Guarulhos, no Brasil. Da mesma forma, em fevereiro de 2024, os incêndios florestais no Chile, que afetaram as regiões de Valparaíso e La Araucanía, impactaram as operações da LATAM nos aeroportos internacionais Arturo Merino Benítez e La Araucanía, respectivamente, atrasando voos e aumentando os custos operacionais decorrentes de certas medidas de flexibilidade comercial concedidas aos passageiros afetados pelos incêndios. Eventos semelhantes no futuro podem ter um efeito adverso sobre as receitas e os resultados operacionais.

Os impactos de uma pandemia e os esforços para mitigar a propagação de um vírus podem afetar negativamente os negócios, as operações e os resultados financeiros do grupo.

Uma pandemia, como a COVID-19, e suas variantes podem afetar negativamente as condições econômicas globais, interromper as cadeias de suprimentos e afetar negativamente as operações de fabricação de aeronaves, além de reduzir a disponibilidade de peças de reposição para aeronaves.Existe a possibilidade de mudanças no comportamento do consumidor a médio e longo prazo como resultado de uma pandemia e suas variantes, o que pode gerar impactos financeiros adversos para a América Latina. A pandemia de COVID-19 e o consequente temor de surtos generalizados de doenças transmissíveis reduziram significativamente a demanda e a disponibilidade de viagens aéreas em todo o mundo, afetando substancialmente os negócios, as operações e o desempenho financeiro.

Até o final de 2023, as operações nos mercados domésticos estavam totalmente recuperadas, e o segmento internacional se recuperou totalmente durante o primeiro trimestre de 2024. Embora o segmento corporativo do grupo LATAM já tenha atingido os níveis de RPK pré-pandemia, não há garantia de que uma nova pandemia ou qualquer uma de suas variantes não afetará os negócios no futuro.

Interrupções ou violações de segurança na infraestrutura ou nos sistemas de tecnologia da informação podem interferir nas operações, comprometer informações de passageiros ou funcionários e expor a LATAM a responsabilidades legais, o que pode afetar negativamente os negócios e a reputação da empresa.

Um erro tecnológico interno grave, falha ou incidente de cibersegurança que afete sistemas hospedados internamente nos centros de dados, externamente em locais de terceiros ou provedores de nuvem, ou uma interrupção em larga escala na infraestrutura tecnológica da qual o grupo depende, como energia elétrica, telecomunicações ou internet, pode interromper nossa rede tecnológica com potencial impacto em nossas operações. Os sistemas tecnológicos do grupo e os dados relacionados também podem ser vulneráveis a diversas fontes de interrupção, incluindo desastres naturais, ataques terroristas, falhas de telecomunicações, vírus de computador, ataques cibernéticos, violações de segurança na cadeia de suprimentos (fornecedores) e outros problemas de segurança. Esses sistemas incluem o sistema informatizado de reservas de passagens aéreas, o sistema de operações de voo, os sistemas de telecomunicações, o website, os aplicativos de autoatendimento para clientes, os sistemas de manutenção, os totens de check-in, os sistemas de entretenimento de bordo e os centros de dados.

Em julho de 2024, uma grande disrupção tecnológica global, que afetou diversos setores, foi desencadeada por uma falha em uma atualização de software da plataforma CrowdStrike Falcon. A disrupção provocou interrupções nos sistemas da Microsoft, afetando milhões de dispositivos com Windows, o que resultou em problemas significativos nas operações de companhias aéreas, bancos e veículos de comunicação.

Embora a interrupção não tenha sido um incidente de cibersegurança, as equipes técnicas e comerciais do grupo LATAM implementaram rapidamente os protocolos estabelecidos para proteger o ambiente tecnológico, evitando com sucesso quaisquer interrupções operacionais em voos e sistemas críticos. Consequentemente, nenhum voo foi cancelado durante a interrupção tecnológica.

Além disso, considerando o avanço da tecnologia de inteligência artificial generativa (“IA”), esses sistemas podem não apenas criar conteúdo enganoso ou prejudicial, como deepfakes ou desinformação, mas também podem ser usados para aprimorar ataques cibernéticos, facilitar o acesso não autorizado a sistemas ou explorar vulnerabilidades na infraestrutura digital. O uso indevido ou a aplicação maliciosa da IA generativa pode aumentar os riscos de segurança cibernética, interromper operações, comprometer dados sensíveis e afetar negativamente os negócios e a reputação.

Além disso, como parte das operações comerciais normais, o grupo LATAM coleta e armazena dados sensíveis, incluindo informações pessoais de seus clientes e funcionários, bem como informações de parceiros comerciais. A operação segura das redes e sistemas nos quais esse tipo de informação é armazenado, processado e mantido é fundamental para as operações e a estratégia da empresa. Terceiros não autorizados podem tentar obter acesso aos sistemas ou informações do grupo por meio de fraude, engano ou incidentes de segurança cibernética. O hardware ou software que o grupo desenvolve ou adquire pode conter defeitos que podem comprometer inesperadamente a segurança da informação. A violação dos sistemas de tecnologia, resultando na perda, divulgação, apropriação indevida ou acesso a informações de clientes, funcionários ou parceiros comerciais, pode resultar em ações judiciais ou processos, responsabilidade civil ou penalidades regulatórias sob as leis que protegem a privacidade das informações pessoais, interrupção das operações e danos à reputação, podendo afetar negativamente os negócios.

Até o momento, o grupo LATAM não vivenciou nenhum incidente grave relacionado à segurança cibernética ou aos sistemas de informação. Qualquer incidente dessa natureza poderia prejudicar a reputação do grupo e exigir o dispêndio de recursos substanciais para remediar a situação, podendo, portanto, ter um impacto adverso significativo nos negócios e nos resultados operacionais. Além disso, não há garantia de que os esforços para prevenir esses incidentes sejam bem-sucedidos em evitar danos aos negócios.

Riscos relacionados com a o setor de aviação comercial e os países onde o grupo opera

Como o desempenho depende fortemente das condições econômicas dos países em que o grupo opera, condições econômicas negativas nesses países podem impactar adversamente os negócios e os resultados operacionais do grupo, causando uma queda no preço de mercado de nossas ações ordinárias e ADSs.

A demanda por passageiros e cargas é altamente cíclica e depende fortemente do crescimento econômico global e local, das expectativas econômicas e das variações cambiais, entre outros fatores. A ocorrência de cenários adversos no futuro poderá afetar negativamente os negócios. O grupo planeja continuar expandindo suas operações na América Latina, o que significa que o desempenho continuará

dependendo fortemente das condições econômicas da região.

Historicamente, os países da América Latina têm vivenciado instabilidade econômica, incluindo períodos de crescimento econômico desigual, bem como recessões significativas (por exemplo, períodos de grave recessão econômica, desvalorização cambial, alta inflação e instabilidade política). Os negócios foram afetados negativamente por esses fatores e pelas condições recessivas da economia global, que incluem o fraco crescimento econômico no Chile, recessões no Brasil e na Argentina e o fraco desempenho econômico em alguns países de mercados emergentes onde o grupo atua.

Altas taxas de juros, inflação (em alguns casos substancial e prolongada) e taxas de desemprego geralmente caracterizam cada economia. Como commodities como produtos agrícolas, minerais e metais representam uma porcentagem significativa das exportações de muitos países latino-americanos, as economias desses países são particularmente sensíveis às flutuações nos preços das commodities. Os investimentos na região também podem estar sujeitos a riscos cambiais, como restrições ao fluxo de dinheiro para dentro e para fora do país, extrema volatilidade em relação ao dólar americano e desvalorização.

Assim, os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais na América Latina, incluindo fatores como taxas de câmbio e políticas de controle cambial, políticas de controle da inflação, políticas de controle de preços, políticas de proteção ao consumidor, tarifas e restrições à importação, liquidez dos mercados de capital e de crédito domésticos, racionamento de energia elétrica, políticas tributárias, incluindo aumentos de impostos e cobranças retroativas de impostos, e outros desenvolvimentos políticos, diplomáticos, sociais e econômicos nos países onde o grupo opera ou que os afetem.

Segundo a S&P, em 31 de dezembro de 2025, as classificações de longo prazo em moeda local dos países onde o grupo LATAM opera na América do Sul são as seguintes: Equador B- (perspectiva estável), Peru BBB (perspectiva estável), Colômbia BB+ (perspectiva negativa), Chile A+ (perspectiva estável) e Brasil BB (perspectiva estável). Da mesma forma, a S&P possui classificações de longo prazo em moeda estrangeira para os seguintes países: Equador B- (perspectiva negativa), Peru BBB- (perspectiva estável), Colômbia BB (perspectiva negativa), Chile A (perspectiva estável) e Brasil BB (perspectiva estável).

Como o grupo depende de um número limitado de fornecedores de tecnologia essenciais para sistemas de reserva e distribuição, qualquer interrupção em suas operações ou serviços pode afetar significativamente a capacidade do grupo de processar reservas e distribuir conteúdo para agências de viagens.

A LATAM não pode garantir que qualquer país não venha a enfrentar desenvolvimentos adversos semelhantes no futuro, ou que a administração atual ou qualquer futura mantenha políticas econômicas favoráveis aos negócios e de mercado aberto, ou políticas que estimulem o crescimento econômico e a estabilidade social.

Os governos latino-americanos exerceram e continuam a exercer uma influência significativa sobre suas economias.

Os governos da América Latina frequentemente intervêm nas economias de seus respectivos países e, ocasionalmente, implementam mudanças significativas em políticas e regulamentações. As ações governamentais costumam envolver, entre outras medidas, nacionalizações e expropriações, controle as ações governamentais costumam envolver, entre outras medidas, nacionalizações e expropriações, controle de preços, desvalorização cambial, aumentos obrigatórios de salários e benefícios trabalhistas, controle de capitais e restrições às importações. Os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações governamentais, incluindo taxas de câmbio e políticas de controle cambial, políticas de controle da inflação, políticas de controle de preços, políticas de proteção ao consumidor, tarifas e restrições à importação, liquidez dos mercados de capitais e de crédito domésticos, racionamento de energia elétrica e políticas tributárias (incluindo aumentos de impostos e fiscalização tributária retroativa). Por exemplo, as ações do governo brasileiro para controlar a inflação e implementar outras políticas envolveram controle de salários e preços, depreciação do real, restrições a remessas e intervenção do Banco Central para influenciar as taxas básicas de juros.

No futuro, o nível de intervenção dos governos latino-americanos poderá continuar ou aumentar. A LATAM não pode garantir que essas ou outras medidas não terão um impacto adverso significativo na economia de cada país e, consequentemente, não afetarão negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais.

A instabilidade política e a agitação social na América Latina podem afetar negativamente os negócios.

O grupo LATAM opera principalmente na América Latina e, portanto, está sujeito a uma ampla gama de riscos associados às nossas operações nessa região. Esses riscos podem incluir instabilidade política ou social, falta de sistemas jurídicos bem estabelecidos ou confiáveis, controles cambiais e outras limitações à nossa capacidade de repatriar lucros, além de requisitos legais e regulatórios variáveis.

Embora as condições políticas e sociais de um país possam diferir significativamente das de outro, os eventos em qualquer um de nossos principais mercados podem afetar negativamente os negócios, as condições financeiras ou os resultados operacionais.

Por exemplo, em julho de 2017, o presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva foi condenado por corrupção e lavagem de dinheiro por um tribunal federal de primeira instância no estado do Paraná, em conexão com a “Operação Lava Jato”. No entanto, a condenação foi anulada e seus direitos políticos restaurados pelo Supremo Tribunal Federal. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva concorreu à presidência

nas eleições de outubro de 2022 e derrotou o presidente Bolsonaro por uma pequena margem. O ex-presidente Bolsonaro questionou os resultados das eleições, o que gerou protestos em todo o país. Luiz Inácio Lula da Silva tomou posse como presidente em janeiro de 2023. A LATAM não pode prever quais políticas o presidente Luiz Inácio Lula da Silva poderá adotar ou alterar durante seu mandato, nem o efeito que tais políticas poderão ter sobre os negócios e a economia brasileira.

No Peru, em 7 de dezembro de 2022, o presidente Pedro Castillo anunciou a dissolução do Congresso e convocou novas eleições imediatamente, provocando uma tentativa de golpe de Estado. Posteriormente, ele foi destituído do cargo e preso. No mesmo dia, a vice-presidente Dina Boluarte assumiu a presidência do Peru, para cumprir o restante do mandato presidencial até 2026. Dina Boluarte foi a sexta presidente do Peru desde 2018. No entanto, a própria Boluarte foi destituída do cargo em 10 de outubro de 2025, após o Congresso declará-la "moralmente inapta" em meio a escândalos de corrupção e um aumento da criminalidade violenta. Ela foi substituída por José Enrique Jerí Oré, então presidente do Congresso, que atuará como presidente interino até julho de 2026, quando o mandato original termina. Esta foi a sétima mudança de presidente em nove anos, evidenciando a instabilidade política contínua no Peru. Nenhum dos cinco antecessores de Boluarte conseguiu completar o mandato de cinco anos estabelecido pela Constituição, e vários ex-presidentes estão presos ou sendo processados judicialmente.

Em outubro de 2019, o Chile testemunhou protestos significativos relacionados às condições econômicas, que resultaram na declaração de estado de emergência em diversas cidades importantes. Os protestos no Chile começaram devido a críticas à desigualdade social, à falta de qualidade na educação, às aposentadorias insuficientes, ao aumento dos preços e ao baixo salário mínimo. Caso a agitação social no Chile se intensifique novamente, isso poderá levar a atrasos operacionais ou afetar negativamente nossa capacidade de operar no país.

Em 25 de outubro de 2020, o Chile aprovou amplamente um referendo para reformular a Constituição por meio de uma convenção constitucional. A eleição para selecionar os 155 membros da convenção constitucional ocorreu nos dias 15 e 16 de maio de 2021. Em 4 de julho de 2021, a convenção constitucional foi convocada para um período de nove meses, com a possibilidade de uma prorrogação única de três meses, para apresentar uma nova Constituição. A proposta constitucional foi finalizada em 4 de julho de 2022. Em 4 de setembro de 2022, foi realizado um referendo, no qual a proposta constitucional foi rejeitada por uma margem de 62% a 38% dos eleitores. Em 12 de dezembro de 2022, os parlamentares chilenos anunciaram que haviam chegado a um acordo sobre o documento intitulado "Acuerdo por Chile" (Acordo pelo Chile). Este documento marcou o estabelecimento de um novo consenso e serviu de base para a reformulação da nova proposta constitucional. A segunda proposta de constituição foi finalizada em 30 de outubro de 2023. Em 17 de dezembro de 2023, foi realizado um referendo, no qual a proposta de constituição foi rejeitada por uma margem de 55% a 45% dos eleitores.

O Chile realizou eleições presidenciais em novembro e dezembro de 2025, nas quais o candidato de direita José Antonio Kast venceu com ampla maioria, representando aproximadamente 58% dos votos. O atual presidente, Gabriel Boric, no cargo desde 2022, deverá permanecer até a posse do presidente eleito Kast, prevista para 11 de março de 2026. Kast, figura política conservadora, declarou que seu governo pretende reativar a economia chilena por meio de medidas pró-investimento, incluindo a redução do imposto corporativo. Não há garantias de que a transição política ou as mudanças propostas pelo novo governo chileno não afetem negativamente os negócios, os resultados operacionais e a situação financeira do país.

No Equador, Guillermo Lasso foi eleito presidente em 2021 para o mandato de 2021-2025. Em 16 de maio de 2023, após a divulgação do "Caso Encuentro" pela mídia, que revelou as ligações entre o governo Lasso e certos membros da máfia albanesa, a Assembleia Nacional iniciou um processo de impeachment contra o presidente Lasso por peculato. No entanto, no dia seguinte, Guillermo Lasso emitiu um decreto executivo (Decreto Executivo 741) que ordenou a dissolução da Assembleia Nacional e convocou eleições presidenciais e legislativas extraordinárias para completar o mandato. Em 15 de outubro de 2023, Daniel Noboa foi eleito presidente interino da República do Equador para o restante do mandato, servindo de novembro de 2023 a 24 de maio de 2024. Ele se tornou o presidente mais jovem eleito por voto popular na história do país, aos 35 anos, e o segundo presidente mais jovem da história do Equador. Em abril de 2025, Noboa foi reeleito para um mandato completo de quatro anos e iniciou seu segundo mandato presidencial em 24 de maio de 2025, com previsão de término em 2029.

Em 7 de janeiro de 2024, Adolfo Macias, líder de um importante cartel de drogas no Equador, fugiu da prisão. Esse evento revelou fortes ligações entre as gangues que controlavam os presídios do país e agentes do governo, e provocou uma série de motins e ataques violentos em todo o país, incluindo saques, incêndios de veículos, tiroteios, explosões e sequestros de policiais e civis. Como consequência, em 8 de janeiro de 2024, o presidente Noboa declarou estado de emergência por 60 dias, numa tentativa de controlar a violência das gangues, com o apoio do exército. Devido à continuidade da violência, o presidente Noboa prorrogou o estado de emergência por mais 30 dias. Além disso, em 21 de abril de 2024, foi realizado um referendo constitucional, no qual foram aprovadas emendas relacionadas ao reforço das medidas de segurança.

Em 7 de agosto de 2022, Gustavo Petro, candidato do partido de esquerda "Pacto Histórico", foi eleito Presidente da Colômbia. Embora ao longo da história os governos eleitos (e o Congresso colombiano) tenham seguido políticas econômicas de livre mercado, com quase nenhuma intervenção econômica, não podemos prever se as políticas que poderão ser adotadas pela administração terão um impacto negativo na economia colombiana, em nossas operações comerciais ou em nosso desempenho financeiro. Além disso, eleições regionais foram realizadas em 29 de outubro de 2023 para eleger governadores dos 32 departamentos da Colômbia, bem como prefeitos e membros dos conselhos administrativos locais em todo o território nacional.

Em 19 de novembro de 2023, Javier Milei foi eleito presidente da República Argentina para um mandato de quatro anos. Javier Milei é um político e economista de direita que propôs uma ampla reforma das políticas fiscais e estruturais do país (entre outras medidas, a dolarização da economia, a privatização de empresas estatais, a eliminação de subsídios para serviços públicos e o fechamento do Banco Central da Argentina). O Poder Executivo argentino promulgou o Decreto nº 70/2023, que contempla diversas medidas para reduzir o tamanho da administração pública e os gastos públicos, bem como para desregulamentar a economia. Além disso, em 28 de junho de 2024, o Congresso argentino aprovou a Lei nº 27.742 (a "Lei de Bases"), que (i) declarou estado de emergência pública por um ano em matéria administrativa, econômica, financeira e energética; (ii) delegou uma série de poderes legislativos ao Poder Executivo argentino pelo mesmo período; e (iii) previu uma série de reformas legais, institucionais e tributárias que afetam diversos setores da economia. Desde que assumiu o cargo, o governo tem enfrentado um ambiente econômico desafiador. A alta inflação, os déficits fiscais persistentes, os baixos níveis de investimento, as altas taxas de desemprego e de trabalho informal, e a desvalorização da moeda continuam a pesar sobre a economia. Além disso, a agitação social, as greves e a potencial escassez de eletricidade e gás natural podem afetar negativamente a atividade industrial e o consumo interno.

A incerteza política também permanece um fator de risco importante. Em 7 de setembro de 2025, as eleições legislativas de meio de mandato na Província de Buenos Aires resultaram em uma vitória para a oposição, enquanto nas eleições legislativas nacionais de meio de mandato realizadas em 26 de outubro de 2025, o partido "La Libertad Avanza" obteve aproximadamente 40,7% dos votos para a Câmara dos Deputados e 42,0% para o Senado. Após as eleições nacionais, os mercados financeiros argentinos reagiram positivamente, com a valorização do peso em relação ao dólar americano, a alta dos títulos soberanos e o registro de ganhos significativos nos índices de ações, refletindo a maior confiança dos investidores na continuidade das políticas do governo. No entanto, não há garantia de que essas condições se manterão. A oposição política ou social às medidas de reforma do governo, eventos externos adversos ou atrasos na implementação de políticas estruturais podem reverter essas tendências e gerar volatilidade nos mercados financeiros argentinos, afetando negativamente o acesso ao financiamento internacional, o valor do peso argentino e a estabilidade econômica geral. Além disso, o resultado dessas eleições pode levar a mudanças nas políticas governamentais que podem impactar os negócios. Não é possível garantir se tais mudanças ocorrerão ou, caso ocorram, estimar o momento em que ocorrerão ou seus potenciais efeitos sobre as operações e a situação financeira.

Embora as condições variem de país para país na América Latina, as reações dos clientes aos acontecimentos na região podem, em geral, resultar em uma redução no fluxo de passageiros, o que poderia afetar material e negativamente a situação financeira e os resultados operacionais.

Como a empresa depende muito de fornecedores de serviços terceirizados, a falha desses fornecedores em desempenhar suas funções conforme o esperado, ou interrupções nos relacionamentos com esses fornecedores ou na prestação de seus serviços, podem ter um efeito adverso sobre a situação financeira e os resultados operacionais.

Contratamos um número significativo de prestadores de serviços terceirizados para executar uma grande variedade de funções essenciais para o negócio, incluindo operações regionais, operação de centrais de atendimento ao cliente, distribuição e venda de assentos aéreos, fornecimento de infraestrutura e serviços de tecnologia, execução de processos de negócios, incluindo compras e gestão de caixa, manutenção e reparos de aeronaves, catering, serviços de solo e fornecimento de diversos serviços públicos e abastecimento de aeronaves, entre outras funções e serviços vitais. A LATAM e suas afiliadas não controlam diretamente esses prestadores de serviços terceirizados, embora firmem contratos com muitos deles que definem o desempenho esperado dos serviços. No entanto, qualquer um desses prestadores de serviços terceirizados pode não cumprir substancialmente seus compromissos de desempenho, sofrer interrupções em seus sistemas que impactem seus serviços ou ter seus contratos rescindidos. Por exemplo, reservas de voos feitas por clientes e/ou agências de viagens por meio de Sistemas Globais de Distribuição ("GDSs") de terceiros podem ser afetadas negativamente por interrupções nas relações comerciais com os operadores dos GDSs ou por problemas nas operações dos GDSs. Essas interrupções, incluindo a falta de acordo sobre termos contratuais aceitáveis quando os contratos expiram ou se tornam sujeitos a renegociação, podem fazer com que as informações de voo das companhias aéreas sejam limitadas ou indisponíveis para exibição, aumentem significativamente as taxas tanto para nós quanto para os usuários do GDS e prejudiquem nosso relacionamento com clientes e agências de viagens.

A partir de 1º de maio de 2023, o grupo LATAM lançou um Novo Sistema de Distribuição (NDC, na sigla em inglês), que segue a linguagem padrão modernizada da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) (baseada em XML) para transmissão de dados. Este canal de distribuição é uma alternativa para agências de viagens em todas as regiões onde o grupo opera, permitindo o acesso ao nosso conteúdo e a possibilidade de pesquisar, reservar e gerenciar pedidos. Embora este canal de distribuição minimize os riscos de interrupção dos serviços do grupo e reduza a dependência da tecnologia GDS, não há garantia de que o NDC da LATAM funcionará sem interrupções que possam afetar as operações.

A falha de qualquer um dos prestadores de serviços terceirizados em cumprir adequadamente suas obrigações de serviço, ou outras interrupções de serviços, incluindo as da NDC pela LATAM, podem reduzir as receitas e aumentar as despesas, ou impedir o grupo LATAM de operar voos e fornecer outros serviços aos clientes. Além disso, o desempenho comercial, financeiro e a reputação da empresa podem ser prejudicados materialmente se os clientes considerarem os serviços não confiáveis ou insatisfatórios.

Os resultados financeiros estão sujeitos a flutuações cambiais.

A LATAM prepara e apresenta suas demonstrações financeiras consolidadas em dólares americanos. A LATAM e suas afiliadas operam em diversos países e estão sujeitas ao risco de variação das taxas de câmbio em relação ao dólar americano ou entre as moedas desses países. Alterações na taxa de câmbio entre o dólar americano e as moedas dos países em que o grupo opera podem afetar negativamente os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais. Se o valor do real brasileiro, do peso chileno ou de outras moedas em que as receitas são denominadas se desvalorizar em relação ao dólar americano, os resultados operacionais e a situação financeira serão afetados. A taxa de câmbio do peso chileno, do real brasileiro e de outras moedas em relação ao dólar americano pode sofrer flutuações significativas no futuro.

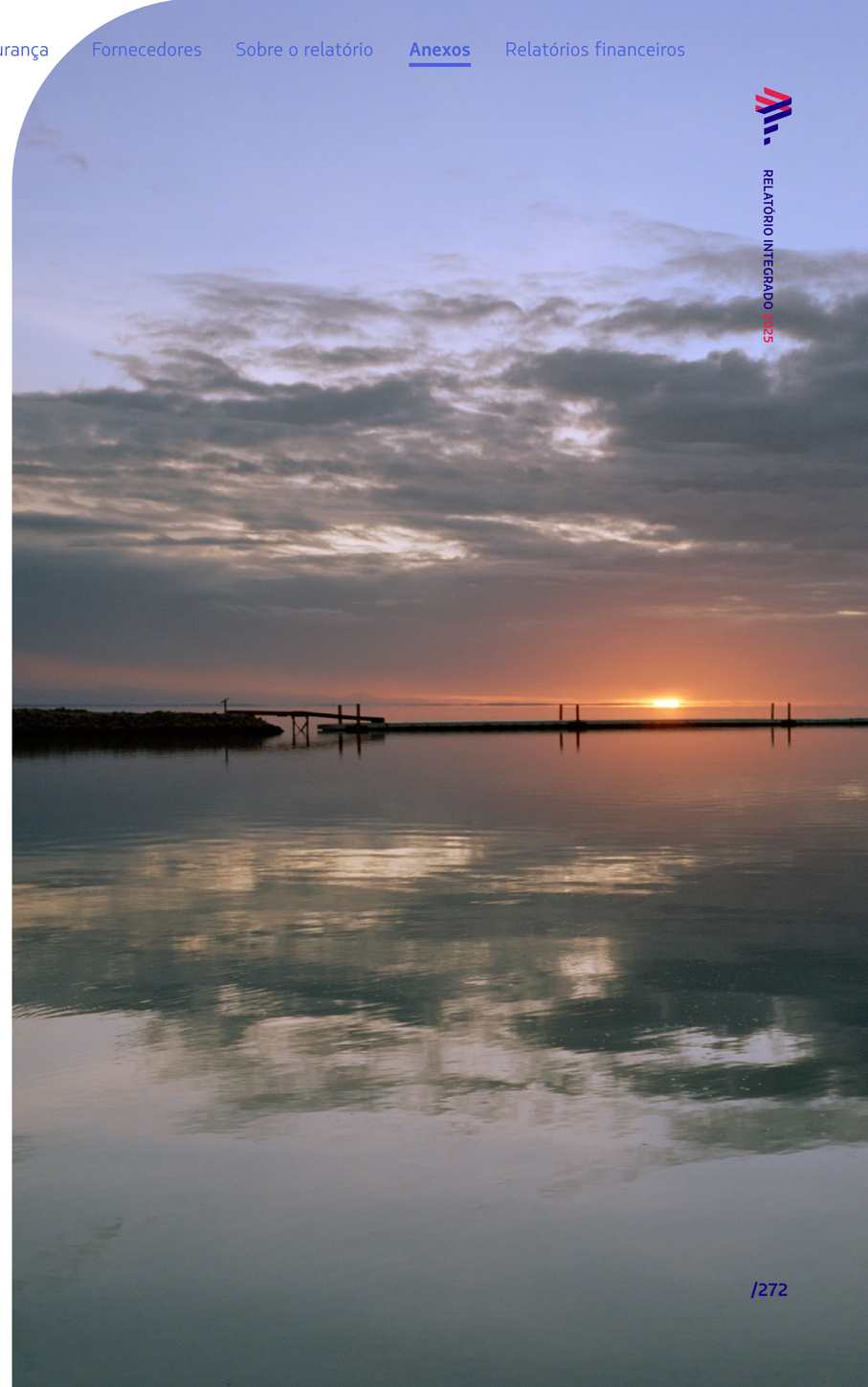
Alterações nas políticas econômicas governamentais do Chile, do Brasil e de outros países que afetam as taxas de câmbio também podem impactar negativamente os negócios, a situação financeira, os resultados operacionais e o retorno aos acionistas sobre suas ações ordinárias ou ADSs. Gerenciamos ativamente o risco cambial do real brasileiro em relação ao dólar americano (R$/US$) por meio da celebração de contratos de derivativos cambiais e da realização de operações internas para obtenção de hedge natural.

Riscos ambientais e regulatórios

As operações estão sujeitas a regulamentações ambientais locais, nacionais e internacionais; os custos de conformidade com as regulamentações aplicáveis, ou as consequências da não conformidade, podem afetar negativamente os resultados, os negócios ou a reputação.

As operações do grupo LATAM são afetadas por regulamentações ambientais em níveis local, nacional e internacional. Essas regulamentações abrangem, entre outros aspectos, emissões para a atmosfera, descarte de resíduos sólidos e efluentes aquosos, ruído de aeronaves e outras atividades inerentes ao negócio. As operações e os resultados financeiros futuros podem variar em decorrência dessas regulamentações. O Compliance dessas regulamentações, bem como de novas regulamentações ou regulamentações existentes que possam ser aplicáveis no futuro, pode aumentar a base de custos e afetar negativamente as operações e os resultados financeiros. Além disso, o descumprimento dessas regulamentações pode afetar negativamente o grupo de diversas maneiras, inclusive prejudicando sua reputação.

Em 2016, a OACI adotou uma resolução que criou o Sistema de Compensação e Redução de Carbono para a Aviação Internacional (“CORSIA”), fornecendo uma estrutura para uma medida global baseada no mercado para estabilizar as emissões de dióxido de carbono (“CO2”) na aviação civil internacional (ou seja, voos da aviação civil que partem de um país e chegam a outro). O CORSIA será implementado em fases, começando com a participação voluntária dos Estados-membros da OACI durante uma fase piloto (de 2021 a 2023), seguida por uma primeira fase (de 2024 a 2026) e uma segunda fase (a partir de 2027). Atualmente, a CORSIA concentra-se na definição de padrões para monitoramento, reporte e verificação das emissões de operadores aéreos, bem como na definição de medidas para compensar as emissões de CO2 após 2020. Para cumprir essa estratégia, o grupo desenvolveu estratégias de sustentabilidade focadas nas mudanças climáticas e adotou diversas medidas, como a aliança com a Fundação Cataruben na Colômbia, com o objetivo de compensar o CO2 por meio da redução do desmatamento e da transição para práticas agrícolas sustentáveis, entre outras, contribuindo assim para a melhoria da qualidade de vida das comunidades e a proteção da biodiversidade. Além disso, o grupo possui outras iniciativas em andamento, como a promoção do SAF (Combustível de Aviação Sustentável) junto a governos locais e o programa de combustível mais eficiente, que busca aprimorar a eficiência do combustível. Ademais, estruturas como o Sistema de Comércio de Emissões, tanto na UE quanto no Reino Unido (“EU-ETS” e “UK-ETS”), são regulamentações relacionadas ao mercado europeu, onde as companhias aéreas têm uma quantidade pré-estabelecida de emissões de CO2 para cada ano, que são reduzidas ao longo do tempo, de forma semelhante a um sistema de “limite e comércio”. As companhias aéreas devem reportar e verificar as



emissões relacionadas a esse sistema e entregar as licenças alocadas dentro do prazo para estarem em conformidade. Caso as operações excedam as emissões máximas permitidas, as companhias aéreas devem adquirir mais créditos de carbono no mercado ou pagar a taxa correspondente à autoridade competente.

A proliferação de regulamentações e impostos nacionais sobre as emissões de CO2 nos países onde o grupo opera, incluindo as regulamentações ambientais que o setor aéreo enfrenta na Colômbia, onde foram incluídos limites para programas de compensação na Reforma Tributária de 2022, também pode afetar o custo das operações e as margens de lucro.

Além dos riscos regulatórios e de conformidade associados às leis ambientais e às políticas climáticas, a evolução das preferências do consumidor e das atitudes da sociedade em relação à sustentabilidade ambiental pode, ao longo do tempo, influenciar a demanda por viagens aéreas. Alguns consumidores, principalmente em certos mercados, podem expressar maior preocupação com o impacto ambiental da aviação e demonstrar maior interesse em opções de viagem alternativas ou com menores emissões, o que poderia, a longo prazo, influenciar os padrões de viagem e a demanda por serviços de transporte aéreo. Embora a demanda global por viagens aéreas tenha continuado a crescer no geral e ainda não haja evidências claras de um declínio significativo na demanda diretamente atribuível a essas tendências, elas podem impactar negativamente as receitas e os resultados operacionais.

O negócio pode ser afetado negativamente pelas consequências das mudanças climáticas.

Existem riscos regulatórios associados à gestão das mudanças climáticas a curto e médio prazo, devido ao fato de que, em um esforço conjunto de diferentes países para contribuir com o combate às mudanças climáticas, há uma tendência de impor instrumentos econômicos, como impostos sobre carbono ou sistemas de comércio de emissões, que buscam regular as emissões de diferentes setores, incluindo o da aviação. Esses mecanismos visam desencorajar o consumo de combustíveis fósseis, impondo um custo adicional. No entanto, no caso do setor aéreo, especialmente na América do Sul, não existe um combustível substituto viável que permita a migração para outros tipos de combustíveis.

Os riscos relacionados representam uma oportunidade para trabalhar em conjunto com os governos relevantes na implementação de políticas públicas que permitam o progresso na produção de combustíveis de aviação sustentáveis na região, promovendo, assim, a transição para longe dos combustíveis fósseis e criando políticas e instrumentos relevantes para setores como o da aviação, que atualmente não possui combustível substituto disponível na América do Sul. A longo prazo, existem riscos físicos associados às mudanças climáticas, incluindo o risco de maior intensidade de fenômenos meteorológicos, como tempestades, tornados, furacões, inundações e outros, que, por sua vez, podem representar um risco para a infraestrutura (destinos, aeroportos) e para as comunidades. Consequentemente, pode ser necessário modificar rotas e destinos, o que, por sua vez, pode afetar os negócios e os resultados das operações.

O setor é altamente regulamentado e mudanças no ambiente regulatório em diferentes países podem afetar negativamente os negócios e os resultados operacionais.

O setor é altamente regulamentado e depende substancialmente do ambiente regulatório dos países em que o grupo opera ou pretende operar. Por exemplo, o controle de preços das passagens aéreas pode limitar nossa capacidade de aplicar com eficácia técnicas de maximização de lucros por segmentação de clientes (“gestão de receita de passageiros”) e ajustar os preços para refletir as pressões de custos. Altos níveis de regulamentação governamental podem limitar o escopo das operações e dos planos de crescimento. A possível falha das autoridades de aviação em manter as autorizações governamentais necessárias, ou o descumprimento das regulamentações aplicáveis por parte do grupo, podem afetar negativamente os negócios e os resultados operacionais.

Os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais podem ser afetados negativamente por mudanças nas políticas ou regulamentações em nível federal, estadual ou municipal nos países em que o grupo opera, envolvendo ou afetando fatores como:

- taxas de juros;
- flutuações cambiais;
- políticas monetárias;
- inflação;
- liquidez dos mercados de capitais e de crédito;
- políticas fiscais e de segurança social;
- regulamentações trabalhistas;
- escassez e racionamento de energia e água; e
- Outros desenvolvimentos políticos, sociais e econômicos nos Estados Unidos e na América do Sul, ou que os afetam, particularmente no Brasil, Chile e Peru, entre outros.

Por exemplo, o governo federal brasileiro tem intervindo frequentemente na economia doméstica e promovido mudanças significativas em políticas e regulamentações com o objetivo de controlar a inflação e influenciar outros aspectos da economia. Isso levou o governo federal a aumentar as taxas de juros, alterar tributos e políticas previdenciárias, implementar controles de preços, cambial e de remessas, realizar desvalorizações cambiais, impor controles de capital e estabelecer limites às importações.

A incerteza quanto à implementação, pelo governo federal brasileiro, de mudanças nas políticas ou regulamentações que afetam esses ou outros fatores pode contribuir para a incerteza econômica no Brasil e para o aumento da volatilidade nos mercados de valores mobiliários brasileiros e nos títulos emitidos no exterior por empresas brasileiras. Esses e outros desdobramentos na economia brasileira e nas políticas governamentais podem afetar negativamente o grupo, seus negócios e resultados operacionais, bem como o preço de negociação das ações ordinárias e dos ADSs do Grupo LATAM Airlines.

O grupo também está sujeito a acordos bilaterais internacionais de transporte aéreo que preveem a troca de direitos de tráfego aéreo

entre os países onde opera, e deve obter autorização dos governos estrangeiros competentes para prestar serviços a destinos internacionais. Não há garantia de que tais acordos bilaterais existentes continuarão em vigor, ou de que a LATAM e suas afiliadas conseguirão obter mais direitos de rota ao abrigo desses acordos para acomodar seus planos de expansão futuros. Certos acordos bilaterais também incluem disposições que exigem participação societária substancial ou controle efetivo. Qualquer modificação, suspensão ou revogação de um ou mais acordos bilaterais poderá ter um impacto adverso relevante sobre os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais. A suspensão de autorizações para operar em determinados aeroportos ou destinos, a impossibilidade de obter autorizações favoráveis de pouso e decolagem em determinados aeroportos de alta densidade ou a imposição de outras sanções também poderão ter um impacto negativo sobre os negócios. A LATAM não pode garantir que uma mudança na propriedade ou no controle efetivo, ou na administração das leis e regulamentos vigentes por um governo estrangeiro, ou a adoção de novas leis e regulamentos, não terá um impacto adverso relevante sobre os negócios, a situação financeira e os resultados operacionais.

A LATAM e suas afiliadas estão sujeitas às leis e regulamentações anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro e antitruste no Chile, Brasil, Peru, Colômbia, Estados Unidos e em diversos outros países onde atuam. Violações de tais leis ou regulamentações podem ter um impacto adverso significativo sobre a reputação, os resultados operacionais e a situação financeira da empresa.

A LATAM e suas afiliadas estão sujeitas a leis e regulamentos internacionais anticorrupção, antissuborno, antilavagem de dinheiro, antitruste e outros, e são obrigadas a cumprir as leis e regulamentos aplicáveis de todas as jurisdições onde o grupo opera. Além disso, estão sujeitas a regulamentações de sanções econômicas que restringem as relações comerciais com determinados países, indivíduos e entidades sancionados. Não há garantia de que as políticas e os procedimentos internos sejam suficientes para prevenir ou detectar todas as práticas inadequadas, fraudes ou violações da lei por parte de afiliadas, funcionários, diretores, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços, ou de que tais pessoas não tomem medidas que violem as políticas e os procedimentos. Quaisquer violações de leis ou regulamentos podem ter um efeito adverso relevante sobre os negócios, a reputação, os resultados operacionais e a situação financeira.

O grupo LATAM está sujeito a riscos relacionados a litígios e processos administrativos que podem afetar negativamente os negócios e o desempenho financeiro em caso de decisão desfavorável.

A natureza dos negócios expõe o grupo a litígios relacionados a questões trabalhistas, de seguros e segurança, processos regulatórios, tributários e administrativos, investigações governamentais, ações por danos e disputas contratuais. Litígios são inerentemente custosos e imprevisíveis, dificultando a estimativa precisa do resultado, entre outros fatores. Atualmente, como no passado, o grupo está sujeito a processos ou investigações de litígios reais ou potenciais. Embora a LATAM e suas afiliadas constituam provisões contábeis conforme necessário, os valores reservados podem variar significativamente dos valores que efetivamente terão que pagar, devido às incertezas inerentes ao processo de estimativa. Não há garantia de que esses ou outros processos judiciais não afetem materialmente os negócios.

Os rápidos avanços tecnológicos e a digitalização podem gerar riscos na implementação e no controle regulatório.

Globalmente, houve grandes avanços nos processos de digitalização e inovação tecnológica. Essas novas tecnologias podem gerar novos riscos em sua implementação, que podem impactar o grupo direta ou indiretamente. Como exemplo, no início de 2022, a implementação do 5G nos Estados Unidos teve um impacto temporário nas operações de certos aeroportos e gerou uma revisão pela Administração Federal de Aviação (FAA) sobre os requisitos específicos para sua implementação. Nos últimos três anos, a ampla adoção e o crescimento de sistemas de inteligência artificial generativa trouxeram inovação e avanços significativos para as operações. No entanto, essas tecnologias também apresentam riscos que exigem um arcabouço regulatório para abordá-los de forma eficaz. Embora a LATAM esteja trabalhando em políticas internas para regulamentar o uso dessas tecnologias, todos os processos de digitalização e inovação tecnológica podem estar expostos a riscos e podem precisar de ajustes para se adequarem aos futuros arcabouços regulatórios.

Da mesma forma, a transformação tecnológica em rápida expansão pode avançar mais rapidamente do que a capacidade de revisão e controle das autoridades e o conhecimento sobre os efeitos de seus possíveis impactos, o que pode afetar o grupo direta ou indiretamente de maneiras que ele não pode prever.

A reputação e a marca podem ser afetadas negativamente se o grupo não conseguir progredir no sentido de atingir as suas metas de sustentabilidade ambiental.

A reputação e a marca também podem ser afetadas negativamente, entre outros fatores, pela falta de progresso e alcance das metas de sustentabilidade ambiental, bem como pela pressão pública de investidores ou grupos políticos para alterar as políticas ou pela percepção pública negativa do impacto ambiental das viagens aéreas. Por exemplo, o grupo está comprometido em reduzir significativamente suas emissões de carbono, com a ambição de longo prazo de alcançar a neutralidade de carbono até 2050. Atingir esse objetivo continuará exigindo investimentos de capital significativos de fabricantes e outras partes interessadas, visto que o grupo não consegue alcançar essas metas de longo prazo utilizando sua frota atual, tecnologias vigentes e fontes de combustível disponíveis. O grupo permanece focado na estratégia climática e no plano de transição; no entanto, a capacidade de executar tal plano está sujeita a riscos e incertezas substanciais, pois depende das ações de governos e terceiros e continuará exigindo, entre outras coisas, investimentos de capital significativos, inclusive de terceiros, pesquisa e desenvolvimento de fabricantes e outras partes interessadas, juntamente com políticas e incentivos governamentais para reduzir o custo e incentivar a produção de tecnologias que não estão disponíveis em larga escala. Danos significativos à reputação

e à marca podem ter um impacto adverso relevante nos negócios e nos resultados financeiros, inclusive como consequência de litígios relacionados a qualquer uma dessas questões.

Riscos relacionados ao endividamento

A empresa possui necessidades substanciais de liquidez e continua buscando diversas opções de financiamento. Os negócios podem ser afetados negativamente caso a empresa não consiga honrar seus compromissos financeiros ou atender às futuras necessidades de financiamento.

A empresa possui um alto grau de endividamento e obrigações de pagamento decorrentes de seus contratos de leasing de aeronaves e acordos de financiamento. A empresa necessita de financiamento significativo para atender às suas necessidades de capital para aeronaves e pode precisar de financiamento adicional para financiar outras necessidades de seus negócios. Não há garantia de que a empresa terá acesso a financiamento ou conseguirá obtê-lo em condições favoráveis no futuro. Custos de financiamento mais elevados podem afetar a capacidade da empresa de expandir ou renovar sua frota, o que, por sua vez, pode afetar negativamente seus negócios.

Além disso, uma parcela substancial dos ativos está sujeita a ônus que garantem o endividamento da Companhia, incluindo títulos e empréstimos garantidos. Caso a Companhia deixe de efetuar os pagamentos de seus títulos e empréstimos, a execução dos ônus pelos credores poderá limitar ou extinguir a capacidade da LATAM de utilizar os bens e equipamentos afetados para atender às suas necessidades operacionais e, consequentemente, gerar receita.

Além disso, as condições externas nos mercados financeiros e de crédito podem limitar a disponibilidade de financiamento ou aumentar seus custos, o que pode afetar negativamente a rentabilidade, a posição competitiva e resultar em margens de juros líquidas, lucros e fluxos de caixa menores, bem como em retornos menores sobre o patrimônio líquido e o capital investido. Fatores que podem afetar a disponibilidade de financiamento ou causar um aumento nos custos de financiamento incluem crises macroeconômicas globais, reduções na classificação de crédito ou na classificação de emissões e outras potenciais perturbações de mercado.

A América Latina possui uma exposição significativa à SOFR e a outras taxas de juros flutuantes; aumentos nas taxas de juros aumentarão os custos de financiamento e poderão ter efeitos adversos sobre a situação financeira e os resultados operacionais.

Como a publicação da LIBOR foi descontinuada em 30 de junho de 2023, a LATAM alterou os contratos de derivativos e de dívida para substituir a taxa LIBOR pela Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) como taxa alternativa, conforme definido pelo Comitê de Taxas de Referência Alternativas (“ARRC”). A SOFR flutuará de acordo com as mudanças nas condições de mercado e, à medida que a SOFR aumenta, a despesa com juros aumentará automaticamente, o que poderá ter um efeito adverso sobre os custos totais de financiamento. Em 31 de dezembro de 2025, a dívida com taxa de juros variável da LATAM totalizava US$ 1,4 bilhão.

A LATAM e suas afiliadas podem não conseguir ajustar adequadamente seus preços para compensar o aumento dos custos de financiamento, o que teria um efeito adverso sobre os resultados operacionais. Caso não consigam ajustar os preços adequadamente, a receita pode não ser suficiente para compensar o aumento dos pagamentos devidos em empréstimos, o que afetaria negativamente a situação financeira e os resultados operacionais. Além disso, não há garantia de que a SOFR ou outras taxas substitutas da LIBOR manterão a aceitação do mercado.

Os contratos de dívida contêm diversas cláusulas afirmativas, negativas e financeiras, que podem limitar a capacidade de conduzir os negócios. O descumprimento de certas cláusulas negativas também pode desencadear um evento de inadimplência e a aceleração do vencimento da dívida.

Certos instrumentos de dívida, incluindo (i) as Notas Sênior Garantidas de 7,875% com vencimento em 2030 (as “Notas de 2030”) e (ii) as Notas Sênior Garantidas de 7,625% com vencimento em 2031 (as “Notas de 2031”), contêm um índice de cobertura de ativos e certas limitações à contração de dívidas adicionais e às afiliadas. Uma redução nesse índice de cobertura, inclusive devido a fatores que estão além do controle da Companhia, poderia exigir que a LATAM apresentasse garantias adicionais, acarretar um aumento nas taxas de juros anuais estipuladas nos diversos instrumentos de dívida ou um evento de inadimplência. Os recursos das Notas de 2031 foram utilizados para o pagamento integral das notas garantidas de US$ 700 milhões com vencimento em 2029 (as “Notas de 2029”). As Notas de 2029 foram emitidas como parte do financiamento de saída do Capítulo 11. As Obrigações com vencimento em 2031 são garantidas pelas mesmas garantias que as Obrigações com vencimento em 2030 em circulação. Além disso, quase todas as garantias associadas aos negócios de carga da LATAM foram liberadas, em conformidade com as condições previamente divulgadas. As Obrigações com vencimento em 2031 foram oferecidas exclusivamente a compradores institucionais qualificados nos Estados Unidos e a pessoas não americanas, de acordo com as isenções aplicáveis, e não foram registradas sob as leis de valores mobiliários dos EUA.

O cumprimento de certas cláusulas nos contratos de dívida e de outras cláusulas restritivas que possam estar contidas em futuros contratos de dívida pode limitar a capacidade de operar o negócio e de aproveitar oportunidades comerciais que sejam do interesse do grupo a longo prazo.

Embora as cláusulas dos contratos de dívida estejam sujeitas a importantes exceções e qualificações, caso a LATAM não as cumpra e não consiga obter uma isenção ou alteração, refinanciar a dívida sujeita a essas cláusulas ou tomar outras medidas atenuantes, ocorrerá um evento de inadimplência. Esses contratos também contêm outros eventos de inadimplência comuns a esse tipo de financiamento. Se ocorrer um evento de inadimplência, os credores ou detentores de títulos poderão, entre outras coisas, declarar os valores em aberto como devidos e exigíveis e, quando aplicável e

sujeito aos termos dos contratos de garantia relevantes, retomar a garantia, incluindo aeronaves ou outros ativos valiosos. Além disso, um evento de inadimplência ou vencimento antecipado da dívida em um contrato pode resultar em um evento de inadimplência em outro instrumento de dívida. O vencimento antecipado de uma dívida significativa pode exigir que a LATAM busque renegociar, pagar ou refinanciar as obrigações nos termos dos contratos de dívida, e não há garantia de que tais esforços de renegociação ou refinanciamento sejam bem-sucedidos.

Riscos relacionados às Ações Ordinárias e aos ADRs

Os principais acionistas do LATAM Airlines Group podem ter interesses diferentes dos detentores de ADSs.

Em 31 de dezembro de 2025, os principais acionistas da LATAM detinham, em conjunto, aproximadamente 46% das ações ordinárias. Cada um desses acionistas pode ter interesses que diferem dos demais acionistas, incluindo os detentores de ADSs.

A percepção do mercado em relação a uma oferta secundária pode gerar pressão descendente sobre o preço de mercado das ações ordinárias e dos ADRs.

Uma parte das ações ordinárias é detida por certos acionistas e signatários do Acordo de Reinvestimento de Ações (RRA), que podem iniciar uma oferta secundária, e aproximadamente 26% das ações ordinárias são detidas por acionistas que concordaram entre si ou como parte da subscrição das notas conversíveis Série H da Companhia e sua conversão em ações ordinárias, em não vender tais ações até novembro de 2026 (as “Limitações de Venda de Longo Prazo”). No entanto, as Limitações de Venda de Longo Prazo podem ser alteradas, dispensadas ou modificadas de outras formas na maioria dos casos sem o consentimento ou conhecimento dos investidores. Consequentemente, embora qualquer ação possa ser vendida a qualquer momento, a percepção do mercado de uma potencial venda em larga escala de ações ordinárias pode gerar pressão de baixa sobre o preço de mercado dos ADSs do LATAM Airlines Group.

No futuro, a LATAM poderá emitir ações ordinárias adicionais caso necessite captar recursos, as quais poderão representar uma parcela significativa das ações ordinárias já emitidas e em circulação. Tais emissões poderão diluir sua participação acionária na Companhia caso os direitos de preferência não sejam exercidos em tempo hábil e terão um impacto negativo sobre o preço dos ADSs ou das ações ordinárias subjacentes aos ADSs.

O preço de mercado dos ADSs pode ser volátil, o que pode causar a queda do valor do seu investimento.

Diversos fatores, incluindo muitos sobre os quais a LATAM não tem controle, podem ter um impacto significativo no preço de mercado dos ADSs ou das ações ordinárias subjacentes aos ADSs. Esses riscos incluem aqueles descritos ou mencionados nesta seção “Fatores de Risco”, bem como, entre outros:

- desempenho operacional e financeiro e perspectivas;
- a capacidade de pagar a dívida;
- acesso aos mercados financeiros e de capitais para refinanciar a dívida ou substituir as linhas de crédito existentes;
- percepções dos investidores e do setor e mercados em que o grupo opera;
- política de dividendos e alocação de capital;
- vendas futuras de ações ou títulos relacionados a ações;
- anúncios por terceiros relativos a reclamações ou processos judiciais significativos contra a Empresa;
- mudanças ou resultados que divergem das estimativas de lucros ou das recomendações de compra/venda feitas por analistas; e
- condições gerais financeiras, domésticas, econômicas e de outros mercados.

Todos esses fatores podem afetar negativamente o preço dos ADSs ou das ações ordinárias subjacentes aos ADSs. O preço de mercado dos ADSs pode cair abaixo do seu preço de aquisição inicial, e o detentor pode não conseguir vender seus ADSs pelo preço pago ou por um preço superior, ou mesmo vendê-los.

Além disso, as ações ordinárias são negociadas na Bolsa de Ação de Santiago (SSE) e na Bolsa Eletrônica de Ação (ESE), ambas no Chile. Os mercados de valores mobiliários chilenos são substancialmente menores, menos líquidos e mais voláteis do que os principais mercados de valores mobiliários dos Estados Unidos. Os mercados de valores mobiliários chilenos podem ser materialmente afetados por desenvolvimentos em outros mercados emergentes, particularmente em outros países da América Latina. Consequentemente, embora você tenha o direito de retirar as ações ordinárias subjacentes aos ADSs do depositário a qualquer momento, sua capacidade de vender as ações ordinárias subjacentes aos ADSs na quantidade, ao preço e no momento de sua escolha pode ser substancialmente limitada. Esse mercado de negociação limitado pode aumentar a volatilidade do preço dos ADSs ou das ações ordinárias subjacentes aos ADSs, o que também pode resultar em disparidade de preços entre os preços de negociação dos dois.

Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por seus direitos de voto limitados.

Os detentores de ADSs podem exercer seus direitos de voto em relação às ações ordinárias representadas pelos ADSs somente de acordo com o contrato de depósito que rege os ADSs. Os detentores de ADSs enfrentarão limitações práticas no exercício de seus direitos de voto devido às etapas adicionais envolvidas na comunicação com os demais detentores de ADSs. Para exercer seus direitos de voto, os detentores de ADSs devem instruir o depositário dos ADSs, em tempo hábil, sobre como desejam votar. De acordo com os termos do contrato de depósito, se os detentores de ADSs não fornecerem ao JP Morgan Chase Bank, N.A., em sua qualidade de depositário dos ADSs, instruções em tempo hábil sobre a votação das ações ordinárias subjacentes aos seus ADSs, o depositário será considerado como tendo sido instruído a conceder a uma pessoa designada pelo

conselho de administração o direito discricionário de votar nessas ações ordinárias. A pessoa designada pelo conselho de administração para exercer esse direito de voto discricionário pode ter interesses alinhados com os de alguns dos principais acionistas, que podem diferir dos interesses de outros acionistas. Historicamente, o conselho de administração designa seu presidente para exercer esse direito, mas não há garantia de que isso continuará acontecendo no futuro. Os membros do conselho de administração eleitos pelos acionistas em 2024 designaram o Sr. Ignacio Cueto para ocupar essa função. O Sr. Cueto é membro do Grupo Cueto, um dos principais acionistas da LATAM.

Os detentores de ADSs podem ser afetados negativamente por desvalorizações cambiais e flutuações do mercado de câmbio.

Caso a taxa de câmbio do peso chileno caia em relação ao dólar americano, o valor dos ADSs e quaisquer distribuições feitas pelo depositário poderão ser afetados negativamente. As distribuições em dinheiro referentes aos ADSs são recebidas pelo depositário (representado pelo banco custodiante no Chile) em pesos, convertidas pelo banco custodiante em dólares americanos à taxa de câmbio vigente na época e distribuídas pelo depositário aos detentores dos ADRs que representam esses ADSs. Além disso, o depositário incorrerá em custos de conversão de moeda estrangeira (a serem arcados pelos detentores dos ADRs) em decorrência da conversão da moeda estrangeira e da subsequente distribuição de dividendos ou outros pagamentos referentes aos ADSs.

Futuras alterações nos controles de investimento estrangeiro e nos impostos retidos na fonte no Chile podem afetar negativamente os não residentes chilenos que investem em ações da empresa.

Os investimentos em ações no Chile por residentes não chilenos estiveram sujeitos, no passado, a diversas regulamentações de controle cambial que regem a repatriação de investimentos e seus rendimentos. Embora não estejam em vigor atualmente, regulamentações do Banco Central do Chile já impuseram tais controles cambiais. Não obstante, investidores estrangeiros ou custodiantes (conforme o caso, independentemente de os investimentos serem feitos diretamente ou por meio de um custodiante) ainda precisam fornecer ao Banco Central do Chile informações relativas aos investimentos em ações, de acordo com as disposições estabelecidas no Compêndio de Normas de Câmbio Internacionales do Banco Central do Chile, conforme alterado periodicamente, incluindo a alteração que entrará em vigor em 1º de janeiro de 2026, em decorrência da resolução adotada pelo Conselho do Banco Central do Chile em sua reunião realizada em 25 de janeiro de 2024. Embora o custodiante do depositário de ADSs seja atualmente responsável por fornecer tais informações ao Banco Central do Chile em relação ao programa de ADSs, a Companhia não pode prever quais informações os reguladores chilenos poderão exigir dos detentores de ADSs no futuro. Além disso, quaisquer alterações nos impostos retidos na fonte podem afetar negativamente os residentes não chilenos que investem em ações da empresa.

Não podemos garantir que restrições adicionais aplicáveis no Chile aos detentores de ADSs, à alienação das ações ordinárias subjacentes aos ADSs ou à repatriação dos recursos provenientes de uma aquisição, alienação ou pagamento de dividendos não serão impostas ou exigidas no futuro, nem a Companhia poderia avaliar a duração ou o impacto, caso tais restrições fossem impostas ou exigidas.

Os detentores de ADS podem não conseguir exercer seus direitos de preferência em determinadas circunstâncias.

A legislação societária chilena exige que as empresas chilenas ofereçam aos acionistas existentes o direito de subscrever um número suficiente de ações para manter sua participação percentual na empresa sempre que esta emitir novas ações em troca de dinheiro, sujeitas a certas exceções. De acordo com essa exigência, quaisquer direitos de preferência serão oferecidos ao depositário, na qualidade de proprietário registrado das ações ordinárias subjacentes aos ADSs (American Depositary Shares), mas os detentores de ADSs e acionistas localizados nos Estados Unidos não poderão exercer direitos de preferência em relação a novas emissões de ações, a menos que uma declaração de registro nos termos da Lei do Mercado de Valores Mobiliários (Securities Market Act) esteja em vigor em relação a essas ações ordinárias ou que haja uma isenção dos requisitos de registro previstos nessa lei.

Na medida em que um titular de ADSs não possa exercer seus direitos de preferência por falta de apresentação de um pedido de registro, o depositário poderá tentar vender os direitos de preferência do titular no Chile e distribuir ao titular o produto líquido da venda, deduzidas as taxas e despesas do depositário, desde que exista um mercado secundário para esses direitos e que seja possível reconhecer um prêmio sobre o custo da venda. Espera-se que um mercado secundário para a venda de direitos de preferência se desenvolva se o preço de subscrição das ações ordinárias da Companhia, no momento do exercício dos direitos, for inferior ao preço de mercado vigente das ações ordinárias. Contudo, não há garantia de que um mercado secundário de direitos de preferência se desenvolverá em relação a qualquer futura emissão de ações ordinárias da Companhia ou que, caso um mercado se desenvolva, seja possível reconhecer um prêmio em sua venda. Os valores recebidos em troca da venda ou cessão de direitos de preferência relativos a ações ordinárias da Companhia serão tributáveis no Chile e nos Estados Unidos. A impossibilidade de os detentores de ADSs exercerem seus direitos de preferência em relação às ações ordinárias subjacentes aos seus ADSs pode resultar em uma alteração na sua participação percentual nas ações ordinárias após uma oferta de direitos de preferência. Se um mercado secundário para a venda de direitos de preferência não se desenvolver e tais direitos não puderem ser vendidos, eles expirarão e o detentor de ADSs não obterá nenhum valor com a concessão dos direitos de preferência. Em ambos os casos, a participação acionária do detentor de ADSs será diluída proporcionalmente.

A empresa não é obrigada a divulgar tantas informações aos investidores quanto uma emissora dos EUA é obrigada a divulgar e, como resultado, você pode receber menos informações do que receberia de uma empresa americana comparável.

Os requisitos de divulgação corporativa aplicáveis à Companhia podem não ser equivalentes aos requisitos de divulgação aplicáveis a uma empresa dos EUA e, como resultado, você pode receber menos informações sobre a Companhia do que receberia de uma empresa comparável dos EUA. A Companhia está sujeita aos requisitos de divulgação da Lei de Valores Mobiliários de 1934, conforme alterada (a "Lei de Valores Mobiliários"). Os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores estrangeiros sob a Lei de Valores Mobiliários são mais limitados do que os requisitos de divulgação aplicáveis a emissores dos EUA. As informações publicamente disponíveis sobre emissores de valores mobiliários listados em bolsas de valores chilenas também fornecem menos detalhes em certos aspectos do que as informações publicadas regularmente por empresas listadas nos Estados Unidos ou em alguns outros países. Além disso, há um nível de regulamentação do mercado de valores mobiliários chileno e das atividades dos investidores nesses mercados inferior ao nível de regulamentação dos mercados de valores mobiliários nos Estados Unidos e em alguns outros países desenvolvidos.

Os acionistas podem ter menos direitos e direitos menos definidos do que se possuíssem ações de uma empresa nos Estados Unidos.

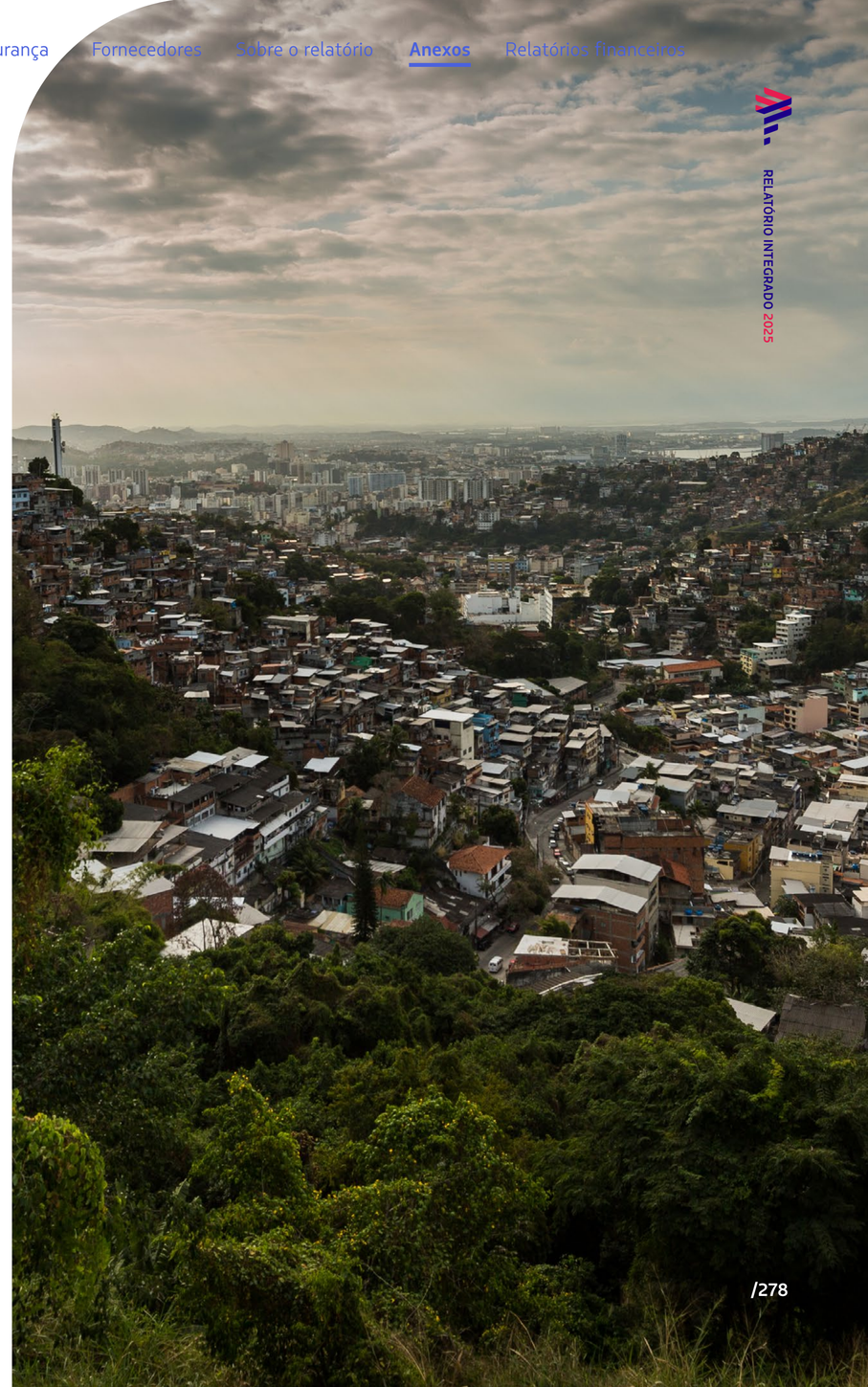
Os assuntos corporativos são regidos pelos estatutos e pelas leis do Chile. De acordo com essas leis, os acionistas podem ter menos direitos ou direitos menos bem definidos do que teriam como acionistas de uma empresa constituída em jurisdição dos EUA. Os detentores de ADSs não têm o direito de participar diretamente das assembleias de acionistas e, se lhes for concedido o direito de voto, só poderão votar por meio do depositário de ADSs.

De acordo com a legislação chilena, para ter direito a voto em uma assembleia geral, o acionista deve estar registrado no registro de acionistas até a meia-noite do quinto dia útil anterior à assembleia. O titular de ADSs não poderá cumprir esse requisito e, consequentemente, não terá direito a voto nas assembleias gerais, uma vez que as ações subjacentes aos ADSs estarão registradas em nome do depositário de ADSs. Embora o titular de ADSs possa instruir o depositário de ADSs sobre como votar as ações representadas pelos ADSs, de acordo com os procedimentos previstos no Contrato de Depósito, ele não poderá votar diretamente em uma assembleia geral nem nomear um procurador para fazê-lo. Em determinadas situações, um procurador discricionário poderá votar pelas ações subjacentes aos ADSs caso o titular dos ADSs não instrua o depositário de ADSs quanto à votação.

Ações judiciais contra a empresa movidas fora do Chile, ou reclamações contra a empresa baseadas em conceitos jurídicos estrangeiros, podem não ter sucesso.

A Companhia é uma sociedade anônima aberta (sociedad anónima abierta) constituída sob as leis da República do Chile. A maioria dos diretores e executivos, em sua totalidade, reside fora dos Estados Unidos, inclusive no Chile. Todos ou uma parte substancial dos ativos dessas pessoas estão localizados fora dos Estados Unidos. Consequentemente, se algum de nossos acionistas ou detentores de ADSs (American Depositary Shares) ajuizar uma ação contra os executivos ou diretores da LATAM nos Estados Unidos, poderá ser difícil para eles efetivar a citação judicial dessas pessoas nos Estados Unidos. Da mesma forma, poderá ser difícil para eles executar sentenças obtidas em tribunais dos Estados Unidos com base nas disposições de responsabilidade civil das leis federais de valores mobiliários dos Estados Unidos contra eles nos Estados Unidos.

Além disso, não existe tratado entre os Estados Unidos e o Chile que preveja o reconhecimento recíproco de sentenças estrangeiras. Contudo, tribunais chilenos têm executado sentenças proferidas nos Estados Unidos, desde que o tribunal chileno considere que o tribunal americano respeitou os princípios básicos do devido processo legal e da ordem pública. Não obstante, há dúvidas se uma ação judicial poderia ser ajuizada com êxito no Chile com base na responsabilidade civil fundamentada exclusivamente nas disposições da legislação federal americana sobre valores mobiliários.



FORNECEDORES

Indicadores de compras sustentáveis

Critério	***2025***
Porcentagem de fornecedores específicos que assinaram o código de conduta do fornecedor	*100%*
Percentagem de fornecedores específicos com contratos que incluem cláusulas sobre requisitos ambientais, práticas laborais e direitos humanos.	*100%*
Número de fornecedores específicos abrangidos por uma avaliação de Responsabilidade Social Corporativa (RSC).	*0*
Percentagem de todos os compradores que receberam formação em compras sustentáveis.	*0%*



COMPROMISSO COM A SUSTENTABILIDADE

Gestão ambiental

Âmbito da informação

Unidade	2022	2023	2024	2025
Combustível de aviação — operação aérea %	100	100	100	100
Combustível — fontes estacionárias				
Diesel %	100	96	100	100
Gás natural %	100	N/A	N/A	N/A
Gasolina %	100	100	100	100
GLP %	100	100	100	100
Combustível — fontes móveis				
Diesel %	96	98	96	96
Gasolina %	96	100	96	96
GLP %	100	N/A	96	100
Gases refrigerantes (diversos) %	100	100	100	100
Eletricidade %	100	100	100	100
Transporte em outras companhias aéreas (combustível de aviação) %	100	100	100	100

Verificação e Certificação do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) do grupo LATAM em 2025

Certificação / Auditoria / Verificação	Cobertura (%)[1]	Descrição
Por meio de normas internacionais (por exemplo, certificação ISO 14001, JIS Q 14001 e EMAS, etc.).	98.8%	O grupo LATAM mantém seu Sistema de Gestão Ambiental certificado pelas normas ISO 14001 e IEnvA em operações localizadas no Chile, Colômbia, Peru, Equador, Brasil e Estados Unidos. Nos Estados Unidos, a certificação ISO 14001 abrange o transporte aéreo de carga e as atividades de manutenção de aeronaves, incluindo operações corporativas, atividades em solo, manutenção, carregamento e armazenamento.
De terceiros por empresas especializadas	1.2%	
Internamente, por especialistas da própria empresa na sede.		O grupo LATAM possui certificação IEnvA em cinco países, abrangendo nove operadoras. O IEnvA é um programa de certificação desenvolvido pela IATA e alinhado com normas internacionais como a ISO 14001, que avalia de forma independente o desempenho ambiental das empresas aéreas. Além disso, o grupo realiza auditorias internas e revisões periódicas para garantir a manutenção e a melhoria contínua do Sistema de Gestão Ambiental em todas as suas operações.

Nota: A cobertura total não excede 100%. No caso de múltiplas certificações ou tipos de verificação, a prioridade é dada à certificação segundo normas internacionais, seguida da verificação por terceiros e, por último, da verificação interna.

Rentabilidade dos investimentos ambientais

	Unidade	2025
Investimentos de capital	US$	3,531,792
Despesas operacionais	US$	20,133,023
Despesas totais	US$	23,664,815
Economia, redução de custos, geração de receita e incentivos fiscais, entre outros.	US$	733,570
% de transações cobertas		100 %

Explicação da tendência dos dados:
O aumento do orçamento em 2025 deve-se principalmente à incorporação progressiva de combustíveis de aviação sustentáveis (SAFs), em resposta a novos requisitos regulamentares e aos compromissos climáticos do grupo. O montante inclui ainda obrigações relacionadas com medidas de mercado, como a compensação de carbono e os regimes de conformidade regulamentar, os processos de verificação climática e a integração de iniciativas de gestão de resíduos e de economia circular.
Esse aumento reflete a internalização gradual dos custos relacionados à transição climática e o fortalecimento contínuo da gestão ambiental do grupo.

Gestão das Mudanças Climáticas

NCG 519: 3.1.II ESTRUTURA DE GOVERNANÇA E 3.6.II E 3.6.IV GESTÃO DE RISCOS
SASB TR-AL-110A.2

TCFD / IFRS S2

O grupo LATAM utiliza as recomendações da TCFD como estrutura para organizar a divulgação de métricas de governança, estratégia, gestão de riscos e clima.

As matrizes de risco físico e de transição desenvolvidas a partir do exercício realizado em 2023 estão em processo de atualização, com o objetivo de alinhá-las progressivamente aos requisitos das normas IFRS S1 e IFRS S2.

Os riscos de transição já estão incorporados ao sistema de gestão de riscos corporativos, enquanto os riscos físicos continuam sendo analisados para sua integração gradual nesse sistema.

Essa abordagem permite uma avaliação estruturada dos potenciais impactos das mudanças climáticas no modelo de negócios, nas operações e na situação financeira do grupo.

Governança

O monitoramento dos riscos e oportunidades associados à gestão das mudanças climáticas é da responsabilidade do Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de administração, em coordenação com o sistema corporativo de gestão de riscos, onde os riscos físicos e de transição são integrados.

Em nível executivo, a implementação da estratégia climática é analisada pelas equipes de Assuntos Corporativos e Sustentabilidade , que se reportam ao CEO e ao Comitê Executivo. O progresso e os riscos relevantes são relatados periodicamente ao Conselho de administração.

Os indicadores de desempenho climático fazem parte dos planos de remuneração variável para executivos-chave.

Organograma da Governança de Riscos e Oportunidades Climáticas – Grupo LATAM

CONSELHO ADMINISTRATIVO

Supervisão da estratégia climática e dos riscos

↓

COMITÊ DE ESTRATÉGIA E SUSTENTABILIDADE

Monitoramento ESG e revisão de metas e riscos climáticos

↓

COMITÊ EXECUTIVO (CEO + Vice-Presidentes)

Implementação estratégica e decisões operacionais

↓

DIRETORIA DE ASSUNTOS CORPORATIVOS E SUSTENTABILIDADE

Liderança em estratégia climática e ESG corporativo com as afiliadas

↓

EQUIPES DO GRUPO LATAM

Implementação local e gestão operacional

Estratégia

Desde 2023, o grupo LATAM realiza análises de cenários climáticos para identificar e avaliar os riscos e oportunidades associados às mudanças climáticas. Esse exercício permitiu priorizar 12 riscos e oportunidades relevantes, com base em uma análise inicial de mais de 50 fatores.

Os resultados da análise servem de base para a estruturação da divulgação de informações no âmbito da TCFD e para a integração progressiva dos riscos climáticos na gestão.

Definição de horizontes temporais

Horizonte temporal	Número de anos
Curto prazo	1 a 3 anos
Médio prazo	2030
Longo prazo	2050

Nota: O horizonte de curto prazo foi definido em 2023 como parte do exercício TCFD. O grupo continuará a ajustar seus horizontes temporais de acordo com a adoção progressiva das normas IFRS S1 e IFRS S2.

O grupo incorpora fatores climáticos em seus planos estratégicos, abordando tanto os riscos físicos e eventos climáticos extremos quanto as oportunidades de transição decorrentes de mudanças regulatórias rumo a uma economia de baixo carbono. Para tanto, implementa estratégias de mitigação e adaptação que incluem tecnologias sustentáveis, otimização operacional e colaboração com as partes interessadas.

Além disso, o grupo LATAM realiza análises de cenários climáticos para avaliar sua resiliência e antecipar impactos em suas operações e finanças. Essa abordagem permite desenvolver planos de contingência e aproveitar oportunidades emergentes, fortalecendo sua adaptação e compromisso com a sustentabilidade.

Resumo da avaliação do cenário climático para os principais riscos físicos e de transição, bem como das oportunidades identificadas.

Chance	Tipo de oportunidade	Descrição da oportunidade	Horizonte temporal	Impacto na empresa
Temperaturas extremas	Físico	Devido ao aquecimento global, as temperaturas extremas estão se tornando mais frequentes e severas, causadas pelo aumento dos gases de efeito estufa (GEE) que retêm o calor na atmosfera, afetando o desempenho das aeronaves e a integridade da infraestrutura.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Médio Longo prazo: Alto	Operacionalmente, o aumento das temperaturas pode impedir que aeronaves decolam em pistas que não sejam suficientemente longas, além de acelerar a deterioração do asfalto. Esse fenômeno, combinado com a diminuição da densidade do ar, afeta a capacidade de carga das aeronaves, o que pode se traduzir em um impacto financeiro para o grupo LATAM. Da mesma forma, nos escritórios, o aumento das temperaturas significa maior consumo de energia devido ao uso intensivo de sistemas de ar condicionado. De acordo com as projeções climáticas, o Aeroporto de Viru Viru (Bolívia) e o Aeroporto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (Espanha) enfrentarão um aumento de mais de 3°C em suas temperaturas máximas anuais até 2050, em comparação com as médias históricas. Esse cenário ressalta a necessidade de planejamento estratégico e investimentos em infraestrutura para mitigar esses efeitos.
Inundações costeiras	Físico	As inundações costeiras ocorrem principalmente devido à elevação do nível do mar. Este é um efeito direto das mudanças climáticas, causadas pelo derretimento de geleiras e calotas polares, bem como pela expansão térmica da água à medida que os oceanos aquecem.	Curto prazo: Muito baixo Médio prazo: Muito baixo Longo prazo: Muito curto	Um dos principais desafios é a interrupção dos serviços e a impossibilidade de acesso aos aeroportos, o que afeta tanto passageiros quanto trabalhadores. Além disso, possíveis danos à infraestrutura aeroportuária, incluindo aeronaves e instalações, podem resultar em interrupções significativas nas comunicações e altos custos de reparo. As projeções climáticas indicam que os aeroportos Santos Dumont (Brasil) e José Joaquín de Olmedo (Equador) enfrentam um risco crescente de inundações, com níveis estimados entre 5 e 10 cm.
Inundações do rio	Físico	Aumento das chuvas e eventos de chuva intensa. Alterações nos padrões de precipitação devido às mudanças climáticas, afetando a drenagem e aumentando o risco de inundações.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Baixo Longo prazo: Baixo	Os impactos previstos são semelhantes aos das inundações costeiras. Em relação às projeções, estima-se que 40 aeroportos sofrerão algum tipo de inundação num raio de 5 km, e que 11 deles sofrerão inundações superiores a 10 cm.
Chuvas torrenciais	Físico	Alterações no ciclo hidrológico, causadas pelo aquecimento global, que modificam os sistemas de pressão e vento, afetando a precipitação.	Curto prazo: Alto Médio prazo: Baixo Longo prazo: Moderado	As chuvas torrenciais representam um desafio para as operações do grupo LATAM devido ao seu potencial para causar inundações localizadas. Esses eventos podem levar a interrupções e atrasos operacionais significativos, além de dificultar o acesso aos aeroportos tanto para funcionários quanto para passageiros. As projeções indicam que o número de aeroportos expostos a riscos de inundação de moderados a altos aumentará entre 2030 e 2050, intensificando a necessidade de um preparo adequado.
Tempestade	Físico	As mudanças nos padrões climáticos globais podem aumentar a frequência e a intensidade das tempestades. Isso se deve ao aquecimento dos oceanos e da atmosfera, que gera mais energia para elas.	Curto prazo: Alto Médio prazo: Moderado Longo prazo: Moderado	Tempestades podem representar um risco para a saúde e segurança do pessoal aéreo e terrestre do grupo LATAM, bem como para a continuidade das operações. De acordo com as recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), as operações devem ser suspensas quando raios são detectados em um raio de 5 km do aeroporto, o que pode causar interrupções operacionais. Até 2050, prevê-se que os aeroportos nas Ilhas Galápagos (Equador) e em Junín (Peru) enfrentem um risco elevado de tempestades, com aumentos significativos projetados também para outros aeroportos da região, como na Colômbia e no Equador continental.

Chance	Tipo de oportunidade	Descrição da oportunidade	Horizonte temporal	Impacto na empresa
Ventos fortes	Físico	Ventos fortes podem resultar de tempestades severas, frentes frias ou ciclones tropicais que se intensificam com o aquecimento global, o qual afeta os padrões de circulação atmosférica, podendo acentuar os sistemas de baixa pressão e aumentar a velocidade dos ventos.	Curto prazo: Muito baixo Médio prazo: Baixo A longo prazo: Baixo	Ventos fortes podem representar um desafio para os centros de operações do grupo LATAM, podendo danificar a infraestrutura aeroportuária e, em alguns casos, levar à paralisação temporária das operações em solo. Esses eventos não apenas aumentam os custos de reparos e novas infraestruturas, mas também afetam a pontualidade e a segurança dos voos, com impactos diretos nas decolagens, além de atrasos e cancelamentos. A projeção é de que o número de aeroportos expostos a esse risco permaneça estável entre 2030 e 2050.
Tempestade (ciclones tropicais)	Físico	Sistemas de baixa pressão que necessitam de uma combinação de condições atmosféricas específicas, como alta umidade, ventos fracos nas camadas superiores da atmosfera e temperaturas oceânicas elevadas, para se desenvolverem e se fortalecerem.	Curto prazo: Moderado Médio prazo: Muito baixo A longo prazo: Muito baixo	Os ciclones tropicais representam um desafio para o grupo LATAM, com potencial para causar danos extensos à infraestrutura de escritórios e aeroportos. Esses eventos extremos podem resultar em um aumento considerável de custos devido aos reparos necessários ou à construção de novas infraestruturas. Além disso, podem afetar o desempenho dos motores das aeronaves, aumentando as necessidades de manutenção e, consequentemente, os custos operacionais. A interrupção no fornecimento de combustível é outro risco crítico associado, que pode aumentar os custos operacionais e de abastecimento em toda a cadeia de valor do combustível.
Turbulência em céu claro	Físico	É um fenômeno que ocorre em céus claros, longe de qualquer formação de nuvens ou tempestades. Acontece quando há variações repentinas na velocidade do vento em diferentes altitudes, gerando correntes de ar instáveis e turbulentas De fato, no Atlântico Norte, os modelos concluem que para cada 1°C aumento da temperatura global em °C, espera-se que a turbulência moderada aumente em 14% no outono e no verão, e em 9% no inverno e na primavera.	Curto prazo: Incerto Médio prazo: Incerto A longo prazo: Alto	A turbulência em céu claro representa um desafio para o grupo LATAM, principalmente em termos de danos às aeronaves, o que pode resultar em desvios e alterações de rota. Esses ajustes operacionais não apenas aumentam as interrupções, mas também elevam os custos operacionais e de seguro. Além disso, há um risco significativo para a saúde e segurança dos passageiros e da tripulação, o que pode impactar negativamente a reputação do grupo LATAM. Com o aumento projetado da temperatura máxima anual na cidade de Nova York (EUA) de quase 2,5 °C até 2050, prevê-se que os voos de e para esta cidade enfrentem condições mais desafiadoras. Na América do Sul, espera-se um aumento na turbulência moderada no período de março a agosto, o que pode afetar a experiência de voo e o planejamento operacional.
Incêndios	Físico	O principal aumento nos incêndios florestais deverá ser devido à diminuição da precipitação total, juntamente com o aumento das temperaturas na região, especialmente na Amazônia, onde as condições ideais para incêndios florestais podem subir de 42% para 63% até 2050, em um cenário de aumento de 4°C. Na América do Sul, a área queimada anualmente (em 2050, num cenário de 4°C) deverá aumentar de 0,7 Mkm² para 2,5 Mkm² , principalmente na Amazônia e no Cerrado brasileiro.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Baixo A longo prazo: Moderado	Os incêndios florestais representam um risco para as operações do grupo LATAM, com potencial para causar interrupções significativas e danos à infraestrutura aeroportuária. Esses eventos podem afetar a qualidade do ar, limitando a visibilidade e a segurança das operações aéreas, resultando em desvios, cancelamentos e atrasos de voos, aumentando assim os custos operacionais.

Chance	Tipo de oportunidade	Descrição da oportunidade	Horizonte temporal	Impacto na empresa
Capacidade de transição tecnológica rumo a uma economia de baixo carbono	Transição	O grupo LATAM está comprometido com a transição para uma economia de baixo carbono, integrando diversas tecnologias e estratégias que promovem a sustentabilidade. Essa transição tecnológica concentra-se em vários aspectos-chave: o uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAFs), a eficiência tecnológica e operacional, a colaboração com importantes parceiros, como governos, e o compromisso com a sustentabilidade como parte de sua estratégia global.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Alto L: A longo prazo	O grupo LATAM tem a oportunidade de aumentar seus lucros reduzindo os custos operacionais relacionados ao consumo de combustíveis fósseis e às emissões de carbono. A implementação de práticas sustentáveis não só melhora a eficiência operacional, como também fortalece a reputação, atraindo consumidores cada vez mais conscientes do meio ambiente e garantindo receitas sustentáveis a longo prazo. Essa abordagem estratégica pode aumentar o valor do grupo LATAM e atrair capital financeiro sustentável. Dada a forte dependência da aviação em relação aos combustíveis fósseis, investir em inovação e implementar tecnologias de baixo carbono é essencial. A médio prazo, a utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) apresenta-se como a alternativa mais viável, desde que as condições propícias sejam criadas na região. Embora existam tecnologias emergentes para voos de curta duração ou regionais, estas ainda estão em desenvolvimento e dependem de iniciativas corporativas, como a renovação de aeronaves e regulamentações que facilitem a criação de uma cadeia de suprimentos robusta, especialmente em regiões como a América Latina.
Exposição aos preços do carbono, incluindo o setor da aviação.	Transição	A exposição à precificação de carbono, embora inicialmente pareça um risco devido aos custos adicionais, também representa uma oportunidade significativa para o grupo LATAM. Ao antecipar e se adaptar às regulamentações de precificação de carbono, o grupo LATAM pode se posicionar como líder em sustentabilidade e eficiência energética. Isso não apenas ajuda a mitigar os custos operacionais a longo prazo, mas também melhora a reputação do grupo LATAM como uma companhia aérea comprometida com a redução de suas emissões.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Alto A longo prazo: Muito alto	A aplicação de impostos sobre o carbono às emissões de Escopo 1 e aos custos de combustível resultantes da precificação do carbono em toda a cadeia de valor pode aumentar os custos operacionais. Esses aumentos podem se traduzir em preços de passagens mais altos, potencialmente reduzindo a demanda do consumidor e impactando a participação de mercado do grupo LATAM, especialmente se outras companhias aéreas reduzirem proativamente suas pegadas energéticas e de carbono. Na América Latina, embora atualmente não existam mecanismos que imponham custos diretamente ao setor da aviação, os impostos sobre o carbono impactam os combustíveis (como o querosene de aviação). Prevê-se que os custos do carbono aumentem nos países com compromissos de emissões líquidas zero até 2050.
Mudanças no comportamento e nas preferências dos passageiros/consumidores	Transição	As mudanças no comportamento e nas preferências dos consumidores em direção a opções mais sustentáveis e ecologicamente conscientes oferecem ao grupo LATAM a oportunidade de conquistar um mercado crescente de passageiros que valorizam práticas responsáveis. Ao alinhar seus serviços a essas expectativas, o grupo LATAM pode aumentar a fidelização de clientes e se diferenciar em um mercado competitivo.	Curto prazo: Baixo Médio prazo: Baixo A longo prazo: Moderado	Um dos principais desafios é a potencial queda na demanda por viagens aéreas, visto que clientes cada vez mais preocupados com o meio ambiente podem optar por outros meios de transporte, o que poderia impactar a receita. Essa mudança nas preferências do consumidor reforça a importância de o grupo LATAM continuar inovando em sustentabilidade e eficiência operacional.

Efeito na situação financeira, no desempenho e nos fluxos de caixa

Durante o ano de 2025, os riscos e oportunidades climáticos refletiram-se principalmente em:

- Custos operacionais associados aos regimes regulatórios de carbono (CORSIA, EU ETS, RefuelEU e imposto sobre carbono na Colômbia).
- Investimentos na renovação eficiente da frota.
- Custos e oportunidades associados ao uso de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF).
- Eficiência operacional e programas de remuneração.

A exposição à precificação do carbono aumenta a pressão sobre o custo por tonelada de CO_2 emitida. Parte desse impacto é mitigado por meio de mecanismos regulatórios aplicáveis e programas de eficiência operacional.

O grupo mantém um plano de investimento em uma frota de nova geração que contribui para a melhoria da eficiência de combustível e a redução da intensidade de emissões, moderando a exposição futura aos custos de carbono e à volatilidade do combustível.

Os programas SAF e as soluções climáticas com clientes corporativos geram oportunidades de negócios e contribuem para a diversificação das fontes de valor em um ambiente cada vez mais regulamentado.

Planos estratégicos e mudanças climáticas

Os fatores climáticos estão integrados ao planejamento estratégico do grupo LATAM por meio de metas corporativas de médio e longo prazo, incluindo o compromisso de atingir emissões líquidas zero até 2050 e metas intermediárias para intensidade e gestão de emissões até 2030.

Esses objetivos orientam as decisões relativas à renovação da frota, à eficiência operacional, à utilização das Combustíveis de Aviação Sustentáveis (SAF), aos mecanismos de compensação e à alocação de capital.

Os riscos físicos e de transição identificados no exercício da TCFD são incorporados à matriz de risco corporativa e servem como insumo para o planejamento de investimentos e o desenvolvimento de soluções climáticas em conjunto com os clientes.

O alinhamento progressivo com as estruturas TCFD e IFRS S1/S2 e a inclusão de indicadores climáticos na remuneração variável dos principais executivos reforçam a integração entre a estratégia climática e o desempenho a longo prazo.

Análise de cenários

O grupo LATAM incorpora a análise de cenários climáticos como parte de sua gestão estratégica de riscos, em conformidade com a estrutura da TCFD.

Com base no exercício realizado em 2023, são avaliadas trajetórias alternativas de emissões e a evolução regulatória para estimar o impacto potencial dos riscos físicos e de transição no modelo de negócios e na posição financeira do grupo.

Os resultados são utilizados como insumo para a matriz de risco corporativo e para o planejamento estratégico, incluindo decisões relacionadas à gestão de frota, combustível e emissões.

Gestão de riscos climáticos

O grupo LATAM integra os riscos climáticos em sua estrutura de gestão de riscos corporativos. Os principais riscos de transição e físicos identificados no exercício TCFD são incorporados em matrizes de risco climático específicas e vinculados a categorias estratégicas, operacionais e financeiras dentro do sistema corporativo.

Os riscos considerados incluem eventos climáticos extremos, interrupções operacionais associadas a fenômenos físicos, evolução dos regimes regulatórios (CORSIA, EU/UK ETS, RefuelEU), impostos sobre carbono e disponibilidade e preço do SAF (Combustíveis de Aviação Sustentáveis).

A avaliação utiliza dados quantitativos e qualitativos, como o inventário de emissões (escopos 1 a 3), a intensidade das emissões, as metas climáticas, as projeções de custos de carbono e combustível, além de informações regulatórias e de mercado. Os resultados da análise de cenários climáticos servem de referência para a atualização da matriz de riscos corporativos, que é validada pelo Comitê executivo e pelo Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de Administração.

Os riscos prioritários são gerenciados por meio da implementação da estratégia climática do grupo, incluindo eficiência operacional, renovação da frota, gestão do programa de carbono, uso de SAF (Combustíveis de Aviação Sustentáveis) e programas complementares de compensação.

Métricas e objetivos

A LATAM utiliza métricas quantitativas para avaliar e integrar os riscos e oportunidades climáticos na gestão de negócios. As principais métricas incluem:

- Inventário de GEE (Escopos 1, 2 e 3).
- Intensidade de emissão (kg CO_2/100 RTK).
- Custos associados aos regimes de carbono (CORSIA, EU ETS e impostos nacionais).

● Indicadores de Eficiência do Programa de Eficiência de Combustível da América Latina.

● Utilização de SAF e emissões gerenciadas por meio de compensação.

Com base nisso, o grupo mantém sua aspiração de alcançar emissões líquidas zero até 2050 e, até 2030, reduzir a intensidade de emissões para 71,34 kg CO_2/100 RTK, além de gerenciar cumulativamente 10,8 milhões de toneladas de CO_2, priorizando as reduções na fonte.

O alcance desses objetivos é monitorado periodicamente em nível corporativo e revisado pelo Comitê executivo e pelo Comitê de Estratégia e Sustentabilidade do Conselho de administração.

Abordagem para medir as emissões de gases de efeito estufa (GEE)

O grupo LATAM compila anualmente seu inventário de GEE (Escopos 1, 2 e 3) sob o princípio do controle operacional, utilizando como principais insumos o consumo de combustível de aviação e terrestre, eletricidade, outros combustíveis, resíduos e atividades relevantes da cadeia de valor. Fatores de emissão reconhecidos internacionalmente são aplicados a cada fonte e, no caso do combustível de aviação sustentável (SAF), fatores específicos são utilizados para refletir sua menor intensidade em comparação com o combustível fóssil convencional.

Essa abordagem é consistente com a forma como as operações são gerenciadas e com os requisitos dos regimes regulatórios de carbono aplicáveis ao grupo, permitindo a comparabilidade ano a ano e o monitoramento das metas de intensidade e das emissões gerenciadas.

As emissões de Escopo 2 são estimadas a partir do consumo de eletricidade e dos fatores de emissão dos sistemas elétricos de cada país onde a LATAM opera, sob uma abordagem baseada na localização.

Preços internos de carbono

Para avaliar sua exposição aos custos de carbono, o grupo LATAM utiliza como referência os preços regulatórios vigentes nos regimes aos quais está sujeito, incluindo CORSIA, EU ETS, RefuelEU e impostos nacionais sobre carbono. Considera também os valores de referência derivados desses regimes em suas análises de cenários e exercícios de planejamento financeiro.

Esses preços servem como insumo para estimar a exposição futura aos custos de carbono e orientar decisões relacionadas à eficiência operacional, renovação da frota, uso de SAF (Combustíveis de Aviação Sustentáveis) e mecanismos de compensação.

Gases de efeito estufa

GRI 305-1, 305-2, 305-3 E 305-4 | TR-AL-110A.1.

	Unidades	2022	2023	2024	2025	Variação 2025/2024
Emissões diretas (Escopo 1)	*tCO2e*	*9,780,288*	*11,524,420*	*13,115,855*	*13,935,845*	*6.25%*
Emissões indiretas (Escopo 2)	*tCO2e*	*20,258*	*13,370*	*16,063*	*11,791*	*-26.60%*
Outras emissões indiretas (Escopo 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%***
Intensidade de emissão na operação total	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*101.8*	*96.7*	*93.8*	*93.2*	*-0.56%*
Intensidade de emissões em operações aéreas	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*76.6*	*76.1*	*74.3*	*73.9*	*-0.51%*
Intensidade líquida de emissões nas operações	*(kg CO2e/IOO RTK)*	*97.4*	*92.2*	*91.5*	*91.6*	*0.11%*

Fatores de emissão

Fonte	Unidade	Valor
Combustível de aviação	*kgCO2/kg*	*3.16*
Combustível de aviação	*kgCO2e/kg*	*3.18*
Gasolina	*kgCO2/TJ*	*68,700*
Diesel	*kgCO2/TJ*	*74,400*
Gás natural	*kgCO2/TJ*	*55,600*
Gás liquefeito de petróleo (GLP)	*kgCO2/TJ*	*64,100*

Nota: Os fatores de emissão de combustível são baseados nas Diretrizes do IPCC de 2006 (e, quando aplicável, em seu Refinamento de 2019), salvo indicação em contrário. A conversão para CO_2e é realizada utilizando os Potenciais de Aquecimento Global (GWP) do AR5 do IPCC.

Emissões atmosféricas significativas

GRI 305-6 E 305-7

CSA - EMISSÕES ESPECÍFICAS DE NOX

	Unidade	2022	2023	2024	2025	Variação 2025/2024
Óxidos de nitrogênio (NOx)	**tNOx**	**33,198**	**39,092**	**44,573**	**48,378**	**8.5%**
Intensidade nas operações de passageiros	*(g/RPK)*	*0.33*	*0.27*	*0.26*	*0.26*	*1.5%*
Intensidade na operação de carga	*(g/RTK)*	*1.72*	*2.01*	*2.00*	*2.02*	*1.0%*
Óxidos de enxofre (SOx)	**tSOx**	**1,470**	**1,731**	**1,974**	**2,101**	**6.4%**
Intensidade nas operações de passageiros	*(g/RPK)*	*0.014*	*0.012*	*0.01*	*0.01*	*0%*
Intensidade na operação de carga	*(g/RTK)*	*0.085*	*0.089*	*0.09*	*0.09*	*0%*
Gases que afetam a camada de ozono	**tCO2e**	**11,859**	**9,712**	**736**	**686**	**-6,79%**

Intensidade de GEE da frota

Indicador	Unidade	2022	2023	2024	2025
Razão de intensidade de GEE por passageiro	*kg CO2e por passageiro-quilômetro*	*9.6*	*9.1*	*8.9*	***8.8***
Índice de intensidade de GEE para carga	*kg CO2e por tonelada-quilômetro*	*26.6*	*29.2*	*28.9*	***27.7***

Descarbonização da frota aérea

SASB TR-AL-110A.3

	2022	2023	2024	2025
% de utilização de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF)	*0%*	*0%*	*0.07%*	***0.14%***

Riscos financeiros das mudanças climáticas

Riscos decorrentes de alterações regulamentares

O grupo LATAM identifica o reforço das regulamentações climáticas e de combustíveis na aviação, tanto em nível internacional como nos países onde opera, como um risco de transição. Isto inclui sistemas de precificação de carbono (CORSIA, EU ETS), mandatos para a utilização de combustíveis sustentáveis (RefuelEU e regulamentações nacionais) e o desenvolvimento de instrumentos regulatórios na região.

Essas mudanças podem gerar aumentos estruturais no custo por tonelada de CO_2 emitida, maiores exigências de SAF (Combustíveis de Aviação Sustentáveis) e necessidades adicionais de investimento em eficiência e conformidade regulatória.

Para gerir esses riscos, o grupo os incorpora no sistema de gestão de riscos corporativos, mantém o monitoramento regulatório por país e fortalece suas principais alavancas de mitigação: eficiência operacional, renovação da frota, desenvolvimento SAF e esquemas de compensação alinhados com as estruturas regulatórias aplicáveis.

Implicações financeiras estimadas antes da mitigação (USD)

Até o momento, o grupo LATAM não possui uma estimativa consolidada e verificada em dólares americanos do impacto potencial agregado dos diversos regimes regulatórios climáticos, visto que os modelos internos de custo de carbono e as análises de cenários ainda estão em desenvolvimento.

No entanto, reconhece-se que os custos associados ao CORSIA, ao EU ETS, ao RefuelEU e aos impostos nacionais sobre o carbono podem ser relevantes em relação às despesas com combustível e, portanto, esse risco é classificado como significativo no âmbito do sistema de gestão de riscos climáticos corporativos.

Prazo estimado

O horizonte temporal médio estimado para as implicações financeiras associadas a esse risco é de 1 a 5 anos.

Custos estimados de mitigação (USD)

O grupo LATAM não divulga uma estimativa consolidada e desagregada em dólares americanos dos custos específicos de mitigação e conformidade associados a esse risco, uma vez que os investimentos em renovação da frota, eficiência operacional, uso de SAF (Combustíveis de Aviação Sustentáveis), indenizações e conformidade regulatória estão integrados às projeções gerais de despesas de capital (capex) e despesas operacionais (opex) do grupo.

Riscos físicos associados às mudanças climáticas

O principal risco físico para o grupo LATAM está relacionado ao aumento da frequência e da intensidade de eventos climáticos extremos, que podem afetar a continuidade operacional, a infraestrutura aeroportuária e a segurança das operações.

Esses eventos podem causar interrupções de serviço, desvios, cancelamentos e aumento dos custos operacionais. O grupo gerencia esse risco integrando-o à matriz de riscos corporativos, utilizando análises de cenários climáticos e implementando planos de continuidade de negócios e protocolos de segurança operacional.

Implicações financeiras estimadas antes da mitigação (USD)

Até o momento, o grupo LATAM não possui uma estimativa consolidada em dólares americanos do impacto financeiro potencial agregado dos riscos físicos antes de sua mitigação.

Contudo, reconhece-se que eventos climáticos extremos podem ter impactos materialmente significativos, incluindo perda de receita devido a cancelamentos e desvios, aumento dos custos operacionais e de manutenção, compensação de passageiros e investimentos adicionais em adaptação. Portanto, esse risco é classificado como significativo dentro do sistema corporativo de gestão climática.

Prazo estimado

O horizonte temporal médio estimado para essas implicações financeiras é de 1 a 5 anos.

Custos estimados de mitigação (USD)

Os custos associados às medidas de gestão e adaptação — incluindo melhorias operacionais, tecnologia meteorológica e de planeamento, ajustes de infraestruturas e reforço dos planos de continuidade de negócios — não são apresentados separadamente em USD, uma vez que estão integrados nos orçamentos de operação, segurança e manutenção do grupo.

Oportunidades financeiras decorrentes das mudanças climáticas

O grupo LATAM identifica a antecipação de marcos regulatórios climáticos e o desenvolvimento de soluções associadas a combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) e programas de compensação com clientes corporativos como uma oportunidade de transição.

Essas iniciativas permitem uma gestão proativa da exposição às regulamentações de carbono e o desenvolvimento de produtos climáticos que podem gerar renda adicional e contribuir para o financiamento parcial dos custos associados aos combustíveis fósseis e aos créditos de carbono.

Implicações financeiras positivas (USD)

Posicionar-se proativamente em resposta às regulamentações climáticas pode gerar eficiências administrativas e comerciais em comparação com cenários de reação tardia. Da mesma forma, os programas de financiamento sustentável e a remuneração dos

clientes podem contribuir para a diversificação das fontes de receita vinculadas a produtos relacionados ao clima.

Atualmente, o grupo não divulga as implicações financeiras anuais associadas a essas oportunidades de forma desagregada em dólares americanos.

Prazo estimado

O horizonte temporal médio estimado para essas implicações é de 1 a 5 anos.

Custos associados (USD)

Os custos associados ao desenvolvimento dessas oportunidades — incluindo a aquisição de SAF (Combustível de Aviação Sustentável), a compra de créditos de carbono e a gestão comercial e técnica — estão integrados nos orçamentos gerais de combustível, sustentabilidade e comerciais, e não são relatados separadamente em dólares americanos.

Plano de adaptação aos riscos climáticos físicos

A América Latina encontra-se na fase de desenvolvimento progressivo de sua abordagem para adaptação aos riscos climáticos físicos, apoiada pelas análises e matrizes de risco desenvolvidas no âmbito da TCFD (Convenção Transpacífica para as Divulgações Financeiras). Esses dados permitem a identificação e priorização de eventos como tempestades severas, ondas de calor e inundações que podem afetar aeroportos, bases aéreas e rotas principais.

Atualmente, não existe um plano geral de adaptação formalizado com metas quantitativas consolidadas. No entanto, os riscos físicos prioritários estão integrados aos processos de gestão da continuidade dos negócios e de avaliação de riscos corporativos, tanto para as operações existentes quanto para novas rotas ou aumentos de capacidade.

As medidas de adaptação são definidas e implementadas progressivamente dentro do sistema de gestão de riscos e segurança operacional, com horizontes de curto e médio prazo que dependem da criticidade do risco identificado. O grupo continuará a avançar em direção a uma estrutura de adaptação mais estruturada nos ciclos de planejamento futuros.

Economia circular

Desperdício de alimentos

I. Programas para medir e reduzir o volume total de perdas e desperdício de alimentos.

CATERING A BORDO

● Reinjeção de produtos e alimentos não perecíveis selados: Consiste na reutilização de produtos não perecíveis selados do serviço de bordo, os quais, após verificação de qualidade, são reintroduzidos em voos subsequentes. Essa prática ajuda a reduzir o desperdício associado ao excesso de suprimentos nas operações.

● Sistema ITO: Um sistema de otimização que permite ajustar os pedidos de catering com base nas reservas de voos reais, melhorando a precisão do carregamento de alimentos e ajudando a reduzir o excesso de fornecimento.

Projeto Zero Resíduos (alimentos perecíveis)

Desde 2024, o grupo LATAM implementou o uso de modelos de otimização e inteligência artificial para ajustar a quantidade de alimentos frescos a bordo em voos internacionais com duração superior a 3,5 horas. Em 2025, o escopo foi expandido para as classes Premium Economy e Business, com a meta de um sobreabastecimento máximo de 2,8%.

Este programa possibilitou reduzir o excesso de oferta de níveis acima de 6% em 2023 para 3,2% em 2024 e 2,4% em 2025, evitando o desperdício de mais de 46.500 serviços de alimentação fresca, o equivalente a 12,7 toneladas durante o ano.

Pré-selecionar

Este programa permite que os passageiros da Classe Executiva em voos internacionais selecionem sua opção de refeição entre 48 e 24 horas antes do voo. Um programa piloto inicial foi implementado em 2024, e foi estendido a todas as rotas internacionais da Classe Executiva em 2025.

Em 2025, o programa alcançou uma taxa de adesão de quase 40% e uma melhoria de 10 pontos percentuais na percepção dos passageiros que fizeram sua pré-seleção.

CASINOS AND LOUNGES

● Medição e valorização de resíduos: O grupo LATAM realiza a segregação, pesagem e registro de resíduos orgânicos gerados em cassinos e lounges onde a medição está disponível. Esses resíduos são gerenciados por meio de compostagem, reduzindo seu descarte em aterros sanitários.

II. Objetivos mensuráveis em nível de grupo para reduzir o peso total das perdas e do desperdício de alimentos.

CATERING A BORDO

Após a avaliação realizada em 2023, a LATAM estabeleceu a meta de reduzir o excesso de alimentos frescos em voos internacionais com duração superior a 3,5 horas, de níveis acima de 6% para um máximo de 2,8% até 2025. Em 2025, atingiu-se o nível de 2,4%, o que equivale a 12,7 toneladas de alimentos frescos evitadas durante o ano.

CASINOS AND LOUNGES

Em instalações com sistema de medição disponível, os resíduos orgânicos são separados, pesados e documentados periodicamente. O indicador de desvio é calculado como a proporção de resíduos reciclados em relação ao total gerado. Os lounges em Santiago e Bogotá têm como objetivo enviar no máximo 10% de seus resíduos para aterros sanitários.

III. Detalhamento das perdas e desperdícios de alimentos por categoria alimentar e/ou fase do ciclo de vida.

CATERING A BORDO

Em 2025, foram registradas 128,2 toneladas de desperdício de alimentos frescos devido ao excesso de provisões em voos internacionais. Desse total, 93,9 toneladas corresponderam a voos de longa distância e 34,3 toneladas a voos regionais, o equivalente a 335.261 e 147.360 refeições desperdiçadas, respectivamente.

IV. Programas destinados a aproveitar as perdas e o desperdício de alimentos para usos alternativos.

COMPOSTAGEM

Em 2025, os resíduos orgânicos gerados em cassinos e lounges com gestão ativa foram recuperados por meio de compostagem, atingindo um total consolidado de 463,1 toneladas. Desse total, 87,8 toneladas vieram de cassinos e 375,2 toneladas de lounges.

V. Colaboração com parceiros em toda a cadeia de valor para reduzir a quantidade de perdas e desperdício de alimentos.

CATERING A BORDO

O grupo LATAM desenvolveu um modelo de otimização de serviços de alimentação em colaboração com a área de Tecnologia da Informação e fornecedores de alimentos, com o objetivo de ajustar o preparo dos alimentos à demanda real e reduzir o excesso de fornecimento.

CASSINOS E LOUNGES

A valorização de resíduos é realizada em coordenação com operadores de cassinos e lounges e gestores especializados, que garantem a correta segregação, descarte e rastreabilidade dos resíduos.

Impacto da perda e do desperdício de alimentos

CSA: PERDA E DESPERDÍCIO DE ALIMENTOS

	Unidade	2025
Peso total de todas as perdas e desperdícios alimentares[1]	*t*	*644.4*
Peso total das perdas alimentares e volumes de resíduos utilizados para fins alternativos[2]	*t*	*592.9*
Total descartado	**t**	**51.5**
Intensidade de perda e desperdício de alimentos[3]	*-*	*9.98%*
Cobertura[4]	*%*	*19.28%*

Nota: Em 2025, o âmbito do monitoramento de perdas e desperdício de alimentos foi ampliado, incorporando novas operações, o que explica o aumento em comparação com 2024.
[1] Inclui perdas devido ao excesso de provisões em voos internacionais (>3,5 horas) e resíduos orgânicos gerados em salas VIP e cassinos com medição disponível.
[2] Parte dos resíduos orgânicos é gerenciada por meio de compostagem em instalações autorizadas.
[3] A intensidade corresponde à relação entre o desperdício alimentar e o consumo alimentar, considerando apenas a operação em terra.
[4] A cobertura é calculada como a porcentagem de RTKeq de instalações com registro de resíduos em relação à operação total em terra durante o período relatado.*



CLIENTES

CIO

Vice-Diretor Digital e de TI

CEO

Diretor Executivo da LATAM

CISO

Diretor de Segurança da Informação (Chief Information Security Officer)

Gestão de Cibersegurança

Comitê Executivo de Riscos Tecnológicos

Members
CISO e CTOs de TI e Digital.

Funções
- *Supervisão estratégica da segurança.*
- *Mitigação dos riscos tecnológicos.*
- *Promoção da estratégia de gestão de riscos.*

Comitê de Emergência Cibernética

Membros
CISO e líderes de diferentes áreas.

Principais atividades

Proporcionar uma resposta rápida e eficaz em caso de uma emergência tecnológica de alto impacto global.

Comitês de Proteção de Dados

- *Alinhamento com as regulamentações locais.*
- *Avaliação de riscos de alto impacto.*

Comitês de Governança de Dados

Comitê Estratégico de Governança de Dados
- *Define políticas e gerencia riscos.*

Comitê Operacional de Dados
- *Foco na qualidade dos dados e na resolução de problemas.*

Data officers

Encarregados de Proteção de Dados (DPOs).

International standards

ISO/IEC 27001
Information security management.

NIST
Cybersecurity and risk management framework.

PCI DSS
Payment card data protection.

Audits

Internal

- ***Audit Committee:*** Independent role in privacy and cybersecurity risk assessment.
- ***Internal Audit:*** Independently ensures adherence to established security policies.

External

- ***SOC 1 and SOC 2:*** Validation of the reliability of the outsourced digital infrastructure.

Políticas, normas e certificações

GRI 2-24

O Grupo LATAM Airlines S.A. possui uma Política de Segurança da Informação corporativa que estabelece diretrizes para proteger a confidencialidade, a integridade e a disponibilidade das informações por meio de uma gestão de riscos adequada e da conformidade com os padrões internacionais.

Esta política aplica-se a todos os colaboradores, funcionários e terceiros que interagem com os sistemas de informação do grupo. É revista e atualizada periodicamente, em conformidade com as alterações regulamentares e normativas. O documento está disponível nos portais internos da empresa e no site de relações com investidores.

Durante o ano de 2025, o grupo LATAM manteve as certificações de segurança da informação relevantes, incluindo ISO/IEC 27001:2022 e PCI DSS v4.0.1, como resultado de auditorias independentes.

Estratégia de cibersegurança e tecnologia

A estratégia de cibersegurança e tecnologia do grupo LATAM é concebida como um pilar fundamental do modelo de transformação digital da empresa, visando apoiar a adoção de novas tecnologias, o uso intensivo de dados e a automação de processos, dentro de uma estrutura robusta de gestão de riscos e resiliência operacional. Ela também dá continuidade e aprofunda as diretrizes definidas nos anos anteriores, refletindo uma mudança de uma abordagem focada na proteção da tecnologia para um modelo abrangente de gestão de riscos digitais. Essa estratégia foi projetada para garantir que a transformação digital da empresa seja realizada de forma segura e resiliente, alinhada a uma abordagem integrada de gestão de riscos. Essa perspectiva integra capacidades tecnológicas, dados e análises como facilitadores de negócios, mantendo o foco constante na proteção da informação, na continuidade operacional e na confiança do cliente.

A estratégia está estruturada em horizontes de curto, médio e longo prazo. No curto prazo, o foco foi o fortalecimento da estabilidade e continuidade operacional por meio do aprimoramento de plataformas tecnológicas, da automação de processos críticos e do reforço dos controles de cibersegurança. No médio prazo, houve avanços na consolidação de um modelo baseado em produtos e plataformas, visando otimizar custos estruturais, melhorar a eficiência operacional e aprimorar a experiência de clientes e colaboradores. No longo prazo, a estratégia considera a preparação para cenários tecnológicos emergentes, o fortalecimento da resiliência dos negócios e a capacidade de antecipar e se adaptar a novos riscos tecnológicos, em consonância com os objetivos estratégicos do grupo LATAM.

Transformação digital e melhoria contínua

NCG 519: 3.1 V INOVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

Em 2025, o grupo LATAM reforçou o uso de análises avançadas e modelos de aprendizado de máquina como ferramentas essenciais para a gestão proativa de riscos operacionais e tecnológicos, passando de capacidades isoladas para um uso sistêmico e escalável, diretamente integrado à tomada de decisões de negócios. Esses modelos passaram a operar de forma integrada em domínios críticos, como Aeronave, Operações e Carga, contribuindo para maior confiabilidade operacional, eficiência de custos e segurança.

Simultaneamente, a plataforma corporativa de dados e aprendizado de máquina foi aprimorada, preparando-a para operar nativamente com inteligência artificial e avançando na padronização, rastreabilidade e automação de processos críticos. Além disso, o grupo consolidou sua infraestrutura tecnológica, alcançando uma adoção de quase 100% de computação em nuvem, fortalecendo assim a resiliência, a escalabilidade e a continuidade dos sistemas que dão suporte às operações e ao atendimento ao cliente.

De forma geral, esses avanços possibilitaram a integração da transformação digital como um componente estrutural do modelo de gestão de riscos do grupo, fortalecendo sua capacidade de antecipar, mitigar e responder de maneira oportuna a eventos operacionais e tecnológicos, em linha com a continuidade dos serviços e a experiência do cliente.

Cultura de cibersegurança e gestão de incidentes

GRI 418-1

O grupo LATAM desenvolve anualmente programas de conscientização sobre cibersegurança e proteção de dados, adaptados a diferentes funções e níveis de criticidade. Essas iniciativas incluem simulações de phishing, treinamentos obrigatórios, campanhas de comunicação e atividades de aprendizagem contínua, com o objetivo de fortalecer uma cultura de prevenção e responsabilidade compartilhada.

O grupo LATAM possui canais formais e procedimentos estruturados para relatar e gerenciar incidentes de segurança da informação, que são tratados pela Equipe de Resposta a Incidentes de Segurança Cibernética (CSIRT), de acordo com a Política de Segurança da Informação e o Padrão de Gestão de Incidentes.

Envolvimento externo e melhores práticas

Ao longo de 2025, o grupo LATAM participou ativamente em fóruns, exercícios e espaços de colaboração público-privada relacionados com a cibersegurança e a proteção de infraestruturas críticas, reforçando a troca de boas práticas e a adoção de normas de classe mundial.

COLABORADORES

Perfil do funcionário em 2025[1]

NCG 519: 5.1.1 NÚMERO DE PESSOAS POR SEXO
GRI 2-7, 2-8; 405-1

Número de pessoas por sexo

NCG 519 - 5.1.1	Homens	% Homens	Mulheres	% Mulheres	Total
Alta administração	*58*	*0.2%*	*14*	*0.1%*	*72*
Gestão	*449*	*1.8%*	*245*	*1.5%*	*694*
Liderança	*1,221*	*4.9%*	*695*	*4.3%*	*1,916*
Operadores	*12,948*	*52.2%*	*6,244*	*38.3%*	*19,192*
Equipes de Vendas	*183*	*0.7%*	*533*	*3.3%*	*716*
Equipe administrativa	*339*	*1.4%*	*482*	*3.0%*	*821*
Outros profissionais	*1,768*	*7.1%*	*1,195*	*7.3%*	*2,963*
Outros técnicos	*7,838*	*31.6%*	*6,913*	*42.4%*	*14,751*
Grupo LATAM	***24,804***	***100.0%***	***16,321***	***100.0%***	***41,125***

[1] *O grupo 1 LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.*



Perfil do funcionário em 2025

NCG 519: 5.1.2 NÚMERO DE PESSOAS POR NACIONALIDADE

GRI 2-7, 2-8; 405-1

	Alemã		**Angolana**		**Argentina**		**Australiana**		**Austríaca**	**Boliviana**		**Brasileira**		**Britânica**	
	Mulheres	**Homens**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**
Alta administração					6							5	16		1
Gestão	1	1		10	22		1			1	1	69	120		1
Liderança	2	1		14	21					2		306	572		
Operadores	3	5	1	99	101		2			27	23	3,565	8,344	1	1
Equipes de Vendas				4	2					1		214	83		
Equipe administrativa	1	1		7	8			1				135	131		
Outros profissionais		2		9	8	2					1	412	567		
Outros técnicos		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		**Canadense**	**Catariana**		**Chilena**		**Colombiana**		**Coreana**	**Costarriquenha**			**Cubana**		**Arubana**
	Mulheres	**Homens**	**Homens**	**Mulheres**	**Mulheres**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Homens**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Homens**	**Mulheres**	**Homens**	**Homens**
Alta administração					4	27	1	2								
Gestão					107	207	16	36								
Liderança					216	393	44	76						6	6	
Operadores	1				881	1,753	614	793	1	1	4	79	519			1
Equipes de Vendas					231	60	16	14								
Equipe administrativa				1	200	110	50	39						2	1	
Outros profissionais			1		596	960	59	69							4	
Outros técnicos					1,575	1,421	542	582						1	1	
Grupo LATAM	**1**		**1**	**1**	**3,810**	**4,931**	**1,342**	**1,611**	**1**	**1**	**4**			**88**	**531**	**1**

	Dominicana		Ecuadoriana		Espanhola		Estadunidense		Finlandesa	Francesa		Guatemalteca		Haitiana
	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Homens
Alta administração			1			1	1	3		1				
Gestão			8	8	5	7	9	5			2			
Liderança			13	29	9	9	13	23		1				
Operadores	15	25	79	190	56	65	19	75		1	5	5	2	9
Equipes de Vendas			8	3	10	1					1			
Equipe administrativa			13	4	6	2	7	2		2				
Outros profissionais	1		14	9	12	10	10	28		3	1			
Outros técnicos	2		151	207	3	12		2	1		1			
Grupo LATAM	**18**	**25**	**287**	**450**	**101**	**107**	**59**	**138**	**1**	**8**	**10**	**5**	**2**	**9**

	Indiana	Holandesa		Hondurenha	Húngara	Indonésia	Iraniana	Israelense		Italiana	Jamaicana	Japonesa	Lituana	Marfinense
	Homens	Mulheres	Mulheres	Homens	Homens	Mulheres	Homens	Homens	Mulheres	Homens	Homens	Homens	Mulheres	Mulheres
Alta administração														
Gestão										2				
Liderança									2	2				
Operadores	1		1	14			1		7	6	1	1	1	1
Equipes de Vendas									1	1				
Equipe administrativa									2	1				
Outros profissionais						1		1	1	2				
Outros técnicos		1	1		1					3				
Grupo LATAM	**1**	**1**	**2**	**14**	**1**	**1**	**1**	**1**	**13**	**17**	**1**	**1**	**1**	**1**

	Mexicana		Moldova	Nicaraguense		Nigeriana	Norueguesa	Panamenha	Paraguaia		Peruana		Polonesa	Portuguesa	
	Mulheres	Homens	Mulheres	Mulheres	Homens	Homens	Homens	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Mulheres	Homens
Alta administração												2			
Gestão		3								3	16	25			
Liderança	3	9	1	1					5	5	46	64			
Operadores	50	43		4	14	1		2	12	24	628	741		7	3
Equipes de Vendas									3	2	40	13			
Equipe administrativa	2	2			1				7	3	39	28			
Outros profissionais	3	6						2		1	42	49			
Outros técnicos	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**

	Porto-riquenha		Romena		Russa	Salvadorenha		Sul-africana	Sueca	Suíça	Ucraniana		Uruguaia		Venezuelana		Iugoslava	
	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Mulheres	Homens	Homens	Mulheres	Mulheres	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	Homens	Homens	
Alta administração										1								
Gestão									1					2	2	3		
Liderança							1						2	2	9	8		
Operadores	2	8	6	2		5	4	1					8	20	66	142		
Equipes de Vendas															5	3		
Equipe administrativa											1			1	6	5		
Outros profissionais														5	30	42		
Outros técnicos					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] *O grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.*
[2] *Além dos 41.125 funcionários, a força de trabalho do grupo LATAM também inclui trabalhadores temporários contratados por meio de empresas terceirizadas por um período máximo de seis meses, para preencher vagas temporariamente suspensas devido a licenças de funcionários ou ao término de contratos externos.*

Perfil do funcionário em 2025[1]

NCG 519: 5.1.3 NÚMERO DE PESSOAS POR FAIXA ETÁRIA

GRI 405-1

Faixa etária	Menos de 30 anos		De 30 a 40 anos		De 41 a 50 anos		De 51 a 60 anos		De 61 a 70 anos		Mais de 70 anos	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta administração			1		28	10	22	3	5	1	2	
Gestão	2	2	211	140	159	76	66	25	10	2	1	
Liderança	86	61	501	357	419	204	178	68	36	5	1	
Operadores	3.609	2.801	4.213	2.138	3.080	957	1.402	281	322	34	322	33
Equipes de Vendas	33	46	66	190	64	182	17	97	3	16		2
Equipe administrativa	78	81	109	182	100	132	33	72	15	10	4	5
Outros profissionais	459	344	796	546	326	236	132	63	40	5	15	1
Outros 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] *O grupo 1 LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.*

NCG 519: 5.1.4 ANTIGUIDADE

Antiguidade	Menos de 3 anos		Dos 3 aos 6 anos		Acima de 6 anos e até 9 anos		Acima de 9 anos e até 12 anos		Mais de 12 anos	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Alta administração	4	2	6		2	1	6	3	40	8
Gestão	59	36	54	39	49	35	66	46	221	89
Liderança	130	96	228	158	107	61	140	64	616	316
Operadores	5.678	3.482	3.063	1.581	675	297	753	298	2.779	586
Equipes de Vendas	60	104	26	74	17	61	24	58	56	236
Equipe administrativa	126	128	54	71	13	41	32	42	114	200
Outros profissionais	811	503	386	283	93	72	146	110	332	227
Outros 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] *O grupo 1 LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.*

Perfil do funcionário em 2025[1]

NCG 519: 5.1.5 PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
GRI 405-1

Pessoas com deficiência	H	M	Total
Alta administração	0	0	0
Gestão	2	3	5
Liderança	10	20	30
Operadores	181	474	655
Equipes de Vendas	21	11	32
Equipe administrativa	23	28	51
Outros profissionais	16	30	46
Outros técnicos	10	24	34
Grupo LATAM	**263**	**590**	**853**

Colaboradores por tipo de contrato em 2025[2]

FUNCIONÁRIOS GRI 2-7

	Permanente		Contrato por prazo determinado	
	H	M	H	M
Brasil	13,955	8,047	1	—
Chile	5,233	3,940	298	204
Colômbia	1,259	1,037	126	163
Equador	399	245	—	—
EUA	1,023	327	—	—
Peru	1,857	1,504	217	409
Outros[3]	420	423	16	22
Grupo LATAM	**24,146**	**15,523**	**658**	**798**
Grupo LATAM		**39,669**		**1,456**

Colaboradores por tipo de horário de trabalho em 2025

FUNCIONÁRIOS GRI 2-7

	Vaga de tempo integral		Horário de trabalho de meio período	
	H	M	H	M
Brasil	13,750	7,927	206	120
Chile	5,493	4,062	38	82
Colômbia	1,385	1,200	0	0
Equador	398	243	1	2
EUA	1,013	303	10	24
Peru	2,074	1.903	0	10
Outros[3]	413	410	23	35
Grupo LATAM	**24,526**	**16,048**	**278**	**273**
Grupo LATAM		**40,574**		**551**

96,5%
DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TÊM CONTRATOS PERMANENTES.

58,7% do total de mulheres
37,7% do total de homens

3,5%
DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TÊM CONTRATOS POR PRAZO DETERMINADO.

1,6% do total de mulheres
1,9% do total de homens

98,7%
DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TRABALHAM EM TEMPO INTEGRAL.

59,6% do total de mulheres
39,0% do total de homens

1,3%
DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TRABALHAM EM TEMPO PARCIAL.

0,7% do total de homens
0,7% do total de mulheres

N/A: Não aplicável
[1] O grupo 1 LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.
[2] O grupo 2 LATAM não possui contratos de trabalho, tarefas ou honorários.
[3] Os seguintes países são considerados: Argentina, Aruba, Austrália, Bélgica, Bolívia, Costa Rica, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Países Baixos, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, África do Sul, Espanha, Reino Unido, Uruguai, Venezuela.

Nota: As percentagens são calculadas com base no número total de funcionários do grupo LATAM. A metodologia de cálculo difere da utilizada em 2024.

Acordos de adaptação no local de trabalho

NCG 519: 5.3 ADAPTABILIDADE AO TRABALHO

Em 2025, não havia funcionários no Chile que fizessem uso de acordos de adaptabilidade de horário de trabalho para trabalhadores com responsabilidades familiares, ou faixas de horário flexíveis para aqueles que cuidam de crianças de até 12 anos de idade.

FUNCIONÁRIOS GRI 2-7

	Trabalhadores remotos em tempo integral		***Trabalhadores parcialmente remotos***	
	H	***M***	***H***	***M***
Brasil	*169*	*292*	*632*	*794*
Chile	*755*	*548*	*837*	*1.067*
Colômbia	*31*	*18*	*104*	*103*
Equador	*3*	*3*	*30*	*16*
EUA	*6*	*0*	*77*	*117*
Peru	*34*	*43*	*100*	*84*
Outro[1]	*8*	*8*	*88*	*76*
Grupo LATAM	***1.006***	***912***	***1.868***	***2.257***
Grupo LATAM		***1.918***		***4.125***

[1] *Os seguintes países são considerados: Argentina, Aruba, Austrália, Bélgica, Bolívia, Costa Rica, Cuba, França, Alemanha, Itália, México, Países Baixos, Nova Zelândia, Paraguai, Portugal, África do Sul, Espanha, Reino Unido, Uruguai e Venezuela.*

4,7%

DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TRABALHAVAM EM REGIME DE TRABALHO REMOTO INTEGRAL.

2,4% do total de homens
2,2% do total de mulheres

Acordos de negociação coletiva em 2025

NCG 519: 9.1
SASB METRICS SASB TR-AL-310A.1
GRI 2-30

Acordos de negociação coletiva em 2025[1]	***Número de funcionários***	***Percentagem do total de funcionários***
Colaboradores abrangidos por acordos de negociação coletiva	*35,727*	*87%*
funcionários sindicalizados	*19,362*	*47%*

[1] *Em conformidade com as recomendações do SASB, o número máximo de funcionários únicos abrangidos (tempo integral e parcial) é considerado para todo o período de relatório (1.01.2025 a 31.12.2025).*

De modo geral, as empresas afiliadas do grupo na América Latina adotam suas próprias políticas para definir as condições de trabalho e os termos de emprego para funcionários não abrangidos por convenções coletivas de trabalho. No entanto, há uma exceção no Chile, onde, desde setembro de 2016, e em conformidade com a legislação vigente, alguns benefícios básicos e transversais, como auxílio-transporte, são estendidos a novos contratados, conforme estipulado em convenção coletiva de trabalho.

10%

DO TOTAL DE FUNCIONÁRIOS TRABALHARAM PARCIALMENTE EM REGIME REMOTO.

4,5% do total de homens
5,5% do total de mulheres

NCG 519: 9. SUSTAINABILITY - 9.1 METRICS
SASB TR-AL-310A.2

No Chile, em 8 de setembro de 2025, o sindicato dos pilotos do Grupo LATAM Airlines S.A. apresentou sua proposta de negociação coletiva, iniciando formalmente as negociações. Como não houve acordo entre as partes, o sindicato aprovou uma greve, que entrou em vigor em 12 de novembro de 2025. A greve durou oito dias e afetou cerca de 20% dos voos no Chile, não tendo, portanto, um impacto significativo.

Além disso, as equipes do Grupo LATAM Airlines implementaram medidas para comunicar-se de forma oportuna e proteger a grande maioria dos passageiros afetados com soluções de viagem personalizadas para suas necessidades. Em 19 de novembro, foi assinado um novo acordo de três anos, com vigência até 31 de outubro de 2028.

As empresas afiliadas do grupo LATAM contam com mais de 50 sindicatos, com os quais mantêm um diálogo contínuo e construtivo como parte de suas relações trabalhistas regulares. Consequentemente, não ocorreram outros conflitos trabalhistas com nenhum outro grupo de funcionários.

Distribuição de novas contratações 2024

CSA - BREAKDOWN OF TURNOVER AND HIRING

Novas contratações por sexo Sexo	Total	Taxa de contratação
Homens	4,018	16.2%
Mulheres	2,493	15.3%
Grupo LATAM	**6,511**	**15.8%**

Distribuição do volume de negócios

Volume de negócios por sexo Sexo	Total	Taxa de rotatividade
Homens	2,465	9.9%
Mulheres	1,655	10.1%
Grupo LATAM	**4,120**	**10.0%**

Outros indicadores do critério de "gestão de capital humano" sugerido pelo s&p global csa 2025.

Participação na força de trabalho por nacionalidade em 2025

CSA - DESGLOSE DE LA DOTACIÓN - NACIONALIDAD

Nacionalidade	Da força de trabalho Total	Em posições de Liderança
Brasileiro	53.8%	2.6%
chileno	21.3%	2.3%
colombiano	7.2%	0.4%
equatoriano	1.8%	0.1%
norte-americano	0.5%	0.1%
peruano	9.9%	0.4%
Outro	5.6%	0.5%

Participação feminina na força de trabalho por tipo de emprego em 2025

CSA - EMPLOYEE BREAKDOWN: GENDER

O grupo LATAM pretende atingir um equilíbrio de gênero de aproximadamente 40/60 em todas as suas categorias funcionais até 2030.

Participação feminina	2025
Mulheres na força de trabalho total	39.7%
Mulheres em cargos de liderança (júnior, intermediária e sênior)	35.6%
Mulheres em cargos de liderança júnior	36.3%
Mulheres em cargos de liderança sênior	19.4%
Mulheres em cargos de liderança em funções geradoras de receita[1]	
Mulheres em STEM2 ou cargos relacionados	32.2%

[1] *Cargos de apoio, como recursos humanos, jurídico e tecnologia da informação, entre outros, estão excluídos.*
[2] *Acrônimo em inglês que significa "cargos relacionados à ciência, tecnologia, engenharia e matemática".*

Diferença salarial entre homens e mulheres em 2025

CSA - INDICADORES DE REMUNERAÇÃO BASEADOS EM GÊNERO

Indicador	Diferença entre funcionários do sexo masculino e feminino
Diferença salarial entre homens e mulheres (média)	95%
Diferença salarial entre homens e mulheres (mediana)	95%
Diferença de bônus (média)	96%
Diferença de bônus (mediana)	96%

Percentagem de pessoas que utilizaram a licença parental por país em 2025.[1]

NCG 519: 5.7 PARENTAL LEAVE
GRI 401-3

Países	% Homens	% Mulheres
Alemanha	N/A	100%
Argentina	N/A	100%
Austrália	N/A	100%
Bolívia	100%	N/A
Brasil	100%	100%
Chile	100%	100%
Colômbia	100%	100%
Cuba	N/A	N/A
Equador	100%	100%
Espanha	100%	100%
EUA	100%	100%
França	N/A	N/A
Itália	N/A	100%
México	100%	100%
Nova Zelândia	N/A	N/A
Holanda	N/A	100%
Paraguai	100%	100%
Peru	100%	100%
Portugal	N/A	N/A
Reino Unido	N/A	N/A
Uruguai	100%	100%
Outros	N/A	N/A

N/A: Não aplicável
[1] A percentagem é calculada em relação ao número total de pessoas elegíveis para usufruir desta licença em 2025.

Utilização da licença parental paternidade no Chile em 2025

NCG 519: 5.7 LICENÇA PARENTAL

Dias de uso	Número de pais trabalhadores
Licença paternidade de 5 dias	80
Licença parental pós-natal de 6 semanas (ou menos)	3

Número médio de dias de licença parental utilizados por nível de emprego em 2025[1]

NCG 519: 5.7 LICENÇA PARENTAL
GRI 401-3

Número médio de dias de uso[2]	Licença-maternidade pós-parto	Licença paterna pós-natal	Pós-natal parental[3]
Alta administração	0	0	0
Gestão	99	27	0
Liderança	120	13	1
Operadores	86	19	0
Equipes de Vendas	80	10	0
Equipe administrativa	131	8	0
Outros profissionais	88	11	0
Outros técnicos	106	12	2

[1] O grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar", conforme definido pela NCG chilena nº 519.
[2] O cálculo foi realizado utilizando a média de dias para cada país e, em seguida, a média de dias por categoria.
[3] A licença parental pós-natal aplica-se APENAS ao Chile.

Semanas de licença parental - CSA 2025

53,5% dos funcionários do grupo LATAM trabalham no Brasil. Nesse país, a licença-maternidade legal é de 120 dias, mais 60 dias adicionais concedidos pela empresa, totalizando 180 dias (25,7 semanas). Esse benefício se aplica tanto à adoção quanto ao nascimento de uma criança. No entanto, os procedimentos de adoção são de responsabilidade da agência de adoção e, em alguns casos, podem ser necessárias autorizações especiais.

Por outro lado, a licença parental legal é de 5 dias; no entanto, a LATAM Airlines Brasil concede 15 dias adicionais como benefício extra após o nascimento do bebê, o que equivale a um total de quase 3 semanas. Essa política se aplica a casais do mesmo sexo, bem como a casos de barriga de aluguel e adoção.

No caso de casais do mesmo sexo, os membros podem decidir o papel que cada um assumirá durante esse período.

É importante esclarecer que a definição de licença parental baseia-se na regulamentação de cada país, não havendo uma política no âmbito do nível de grupo, sendo as normas locais aplicáveis em cada jurisdição que orientam estas diretrizes.

Colaboradores treinados até 2025

NCG 519: 5.8.II TREINAMENTO E BENEFÍCIOS

Pessoal treinado	*Homens*	*%*	*Mulheres*	*%*		*Total*
Alta administração	*58*	*100%*	*14*	*100%*	*72*	*100 %*
Gestão	*447*	*100%*	*239*	*98%*	*686*	*99 %*
Liderança	*1,200*	*98%*	*679*	*98%*	*1,879*	*98 %*
Operadores	*12,664*	*98%*	*6,137*	*98%*	*18,801*	*98 %*
Equipes de Vendas	*180*	*98%*	*530*	*99%*	*710*	*99 %*
Equipe administrativa	*321*	*95%*	*459*	*95%*	*780*	*95 %*
Outros profissionais	*1,718*	*97%*	*1,153*	*96%*	*2,871*	*97 %*
Outros técnicos	*5,778*	*74%*	*6,583*	*95%*	*12,361*	*84 %*
Grupo LATAM	***22,366***	***90%***	***15,794***	***97%***	***38,160***	***93 %***

Treinamento médio em 2025 (h/funcionário)[1]

NCG 519: 5.8.III TREINAMENTO E BENEFÍCIOS

GRI 404-1

2025[1]	*Homens*	*Mulheres*
Alta administração	*14.3*	*15.4*
Gestão	*15.4*	*15.2*
Liderança	*34.7*	*28.3*
Operadores	*55*	*51.2*
Equipes de Vendas	*28.7*	*27.6*
Equipe administrativa	*19.3*	*16.9*
Outros profissionais	*18.2*	*16.2*
Outros técnicos	*51.8*	*76.8*
Grupo LATAM	***48.6***	***56.0***

[1] *O cálculo considera a força de trabalho média e o grupo LATAM não possui funcionários na categoria "Auxiliar" definida pela NCG chilena nº 519.*

SOBRE ESTE RELATÓRIO ANUAL

Temas de materiais para criação de valor

Inovação e resiliência como facilitadores estratégicos

Num contexto marcado pela transição energética, pelo reforço dos marcos regulatórios e pelas crescentes exigências das partes interessadas, o grupo LATAM entende a sustentabilidade não apenas como um compromisso ambiental e social, mas também como um fator que impulsiona a eficiência, a competitividade e a resiliência a longo prazo.

A integração de soluções inovadoras — como a otimização operacional baseada em análises avançadas, a incorporação progressiva de combustíveis de aviação sustentáveis (SAF), a renovação da frota com tecnologias de ponta e a reformulação de processos segundo os princípios da economia circular — permite-nos antecipar os requisitos regulamentares, mitigar os riscos da transição climática e reforçar a proposta de valor para clientes corporativos e passageiros.

Da mesma forma, o trabalho colaborativo com fornecedores, autoridades, centros de pesquisa e clientes estratégicos facilita o desenvolvimento de soluções escaláveis e mensuráveis, alinhadas com a evolução tecnológica e com as melhores práticas internacionais do setor aeronáutico.

Assim, a sustentabilidade se consolida como um eixo transversal da inovação operacional e da gestão de riscos, integrando-se progressivamente ao planejamento estratégico, à alocação de recursos e aos sistemas de avaliação de desempenho.

RELATÓRIOS FINANCEIROS

13

306 *DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS*

381 *AFILIAIS E COLIGADAS*

430 *JUSTIFICATIVA*

438 *DECLARAÇÃO JURADA*

439 *ESTRUTURA SOCIETÁRIA*

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

DECEMBER 31, 2025

CONTENTS

Consolidated Statements of Financial Position
Consolidated Statements of Income by Function
Consolidated Statements of Comprehensive Income
Consolidated Statements of Changes in Equity
Consolidated Statements of Cash Flows - Direct Method
Notes to the Consolidated Financial Statements

CLP	-	CHILEAN PESO
UF	-	CHILEAN UNIDAD DE FOMENTO
ARS	-	ARGENTINE PESO
US$	-	UNITED STATES DOLLAR
THUS$	-	THOUSANDS OF UNITED STATES DOLLARS
MUS$	-	MILLIONS OF UNITED STATES DOLLARS
COP	-	COLOMBIAN PESO
BRL/R$	-	BRAZILIAN REAL
THR$	-	THOUSANDS OF BRAZILIAN REAL
PYG	-	PARAGUAYAN GUARANI

INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

Santiago, February 3, 2026

To the Shareholders and Directors
LATAM Airlines Group S.A.

Opinion

We have audited the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries (the Group), which comprise the consolidated statement of financial position as of December 31, 2025, and the consolidated statements of comprehensive income, changes in equity and cash flows for the year then ended, as well as the notes to the consolidated financial statements, including information on significant accounting policies.

In our opinion, the accompanying consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the consolidated financial position of the Group as of December 31, 2025, and its consolidated results and consolidated cash flows for the year then ended, in accordance with the Accounting Standards of the International Financial Reporting Standards issued by the International Accounting Standards Board (IFRS Accounting Standards).

Basis for Opinion

We conducted our audit in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile. Our responsibilities under those standards are described in the "Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements" section of our report. We are independent of the Group in accordance with the Code of Ethics issued by the Chilean Accountants' Association, and we have fulfilled our other ethical responsibilities in accordance with those requirements. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion.

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 550, 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

Key Audit Matters

Key audit matters are those matters that, in our professional judgment, were of most significance in our audit of the current year's consolidated financial statements. These matters were addressed within the context of our audit of the consolidated financial statements as a whole and in forming our opinion thereon, and we do not provide a separate opinion on these matters.

Key audit matter	How the matter was addressed in our audit
Valuation of the miles awarded to the holders of the loyalty programs, pending use – breakage. As of December 31, 2025, the Company has recorded deferred income of ThUS$3,580,317, of which ThUS$1,173,863 was related to deferred income associated with the loyalty programs (see details in Notes 2.19, 4(e), and 21). The deferred income of loyalty programs is determined based on the estimated stand-alone selling price of unused miles awarded to the members of the loyalty programs reduced for breakage. Management, with the assistance of an external specialist, used statistical models to estimate the miles awarded that will not be redeemed by the program's members (breakage) which involved significant judgments and assumptions relating to the historical redemption and expiration activity and forecasted redemption and expiration patterns.	Our audit procedures included, among other aspects, updating our understanding and evaluating the operating effectiveness of the internal controls established by management. These controls relate to the process used by management to develop the breakage estimate. We performed substantive testing on various elements related to the process used by management to develop the breakage estimate, including: - Assessment of the adequacy of the statistical model applied by management. - Testing the completeness and accuracy of the relevant data used in the model.

Key audit matter	How the matter was addressed in our audit
Valuation of the miles awarded to the holders of the loyalty programs, pending use - breakage We considered this a key audit matter due to the significant judgment exercised by management, including the use of external experts, in estimating the relevant assumptions regarding historical and expected usage patterns. This means that the audit procedures required a high degree of judgment, subjectivity, and effort in evaluating these assumptions. The audit effort included the involvement of professionals with specialized skills and knowledge in statistics and valuation.	- Evaluation of the reasonableness of the assumptions adopted by management, which included an analysis based on the available information regarding the redemption and expiration patterns of miles, the actions implemented to encourage redemption, and the consistency of these assumptions with the evidence obtained in other areas of the audit. - Involvement of expert professionals with specialized skills and knowledge regarding the methodology and assumptions applied by the Company. The result of the procedures described above has been satisfactory in the context of the planned audit objectives.

Responsibilities of management and those charged with governance for the consolidated financial statements

Management is responsible for the preparation and fair presentation of the accompanying consolidated financial statements in accordance with IFRS Accounting Standards, and for the internal control that Management determines is necessary to enable the preparation of consolidated financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the consolidated financial statements, Management is responsible for assessing the Group's ability to continue as a going concern, disclosing, as applicable, matters related to going concern and using the going concern basis of accounting unless Management either intends to liquidate the Group or to cease operations, or has no realistic alternative but to do so.

Those charged with governance are responsible for overseeing the Group's financial reporting process.

Auditor's Responsibilities for the Audit of the Consolidated Financial Statements

Our objectives are to obtain reasonable assurance about whether the consolidated financial statements, as a whole, are free from material misstatement, whether due to fraud or error, and to issue an auditor's report that includes our opinion. Reasonable assurance is a high level of assurance, but it does not guarantee that an audit conducted in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile will always detect a material misstatement when it exists. Misstatements may arise from fraud or error and are considered material if, individually or in the aggregate, they could reasonably be expected to influence the economic decisions of users taken based on the consolidated financial statements.

As part of an audit conducted in accordance with Generally Accepted Auditing Standards in Chile, we exercise professional judgment and maintain professional skepticism throughout the audit. We also:

- Identify and assess the risks of material misstatement in the consolidated financial statements, whether due to fraud or error; design and perform audit procedures responsive to those risks; and obtain sufficient and appropriate audit evidence to provide a basis for our opinion. The risk of not detecting a material misstatement resulting from fraud is higher than for one resulting from error, as fraud may involve collusion, forgery, intentional omissions, intentional misrepresentations, or the override of internal control.

- Obtain an understanding of internal control relevant to the audit in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the Group's internal control.

- Evaluate the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates and related disclosures made by Management.

Santiago, February 3, 2026
LATAM Airlines Group S.A.
5

- Conclude on the appropriateness of Management's use of the going concern basis of accounting and, based on the audit evidence obtained, we determine whether a material uncertainty exists related to events or conditions that may cast significant doubt on the Group's ability to continue as a going concern. If we conclude that a material uncertainty exists, we are required to draw attention in our auditor's report to the related disclosures in the consolidated financial statements, or, if such disclosures are inadequate, to modify our opinion. Our conclusions are based on the audit evidence obtained up to the date of our auditor's report. However, future events or conditions may cause the Group to cease to continue as a going concern.

- Evaluate the overall presentation, structure, and content of the consolidated financial statements, including the disclosures, and whether the consolidated financial statements represent the underlying transactions and events in a manner that achieves fair presentation.

- Plan and perform the group audit to obtain sufficient and appropriate audit evidence regarding the financial information of the entities or business units within the Group to express an opinion on the consolidated financial statements. We are responsible for the direction, supervision, and performance of the group audit and we remain solely responsible for our audit opinion.

We communicate with those charged with governance regarding, among other matters, the planned scope and timing of the audit and significant audit findings, as well as any significant deficiencies in internal control that we identify during the audit.

We also provide those charged with governance with a statement that we have complied with the applicable ethical requirements regarding independence, and we communicate with them all relationships and other matters that may reasonably be thought to bear on our independence, and, where applicable, the related safeguards that have been applied.

From the matters communicated with those charged with governance, we determine those that were of most significance in the audit of the current year's consolidated financial statements and therefore represent the key audit matters. We describe these matters in our auditor's report unless law or regulation precludes public disclosure, or, in extremely rare circumstances, we determine that a matter should not be communicated in our report because the adverse consequences of doing so would reasonably be expected to outweigh the public interest benefits of such communication.

Santiago, February 3, 2026
LATAM Airlines Group S.A.
6

Other Matters

The Chilean Accountants' Association approved the full and unreserved adoption of the International Standards on Auditing issued by the International Auditing and Assurance Standards Board for audits of financial statements prepared for fiscal years beginning on or after January 1, 2025.

The audit of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries as of December 31, 2024, was conducted in accordance with the Generally Accepted Auditing Standards in Chile that were in effect at that date. We issued an unmodified opinion on those consolidated financial statements on January 30, 2025.

DocuSigned by:
29A251EE1C8442C...
Jonathan Yeomans Gibbons
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers

Contents of the Notes to the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Notes	Page
1 - General information	1
2 - Summary of significant accounting policies	5
2.1. Basis of Preparation	5
2.2. Basis of Consolidation	6
2.3. Foreign currency transactions	7
2.4. Property, plant and equipment	8
2.5. Intangible assets other than goodwill	9
2.6. Borrowing costs	9
2.7. Losses for impairment of non-financial assets	9
2.8. Financial assets	9
2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives	10
2.10. Inventories	11
2.11. Trade and other accounts receivable	11
2.12. Cash and cash equivalents	11
2.13. Capital	12
2.14. Trade and other accounts payables	12
2.15. Interest-bearing loans	12
2.16. Current and deferred taxes	12
2.17. Employee benefits	13
2.18. Provisions	14
2.19. Revenue from contracts with customers	14
2.20. Leases	15
2.21. Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale	16
2.22. Maintenance	16
2.23. Environmental costs	17
3 - Financial risk management	17
3.1. Financial risk factors	17
3.2. Capital risk management	30
3.3. Estimates of fair value	30
4 - Accounting estimates and judgments	32
5 - Segment information	35
6 - Cash and cash equivalents	36
7 - Financial instruments	37
8 - Trade and other accounts receivable current, and non-current accounts receivable	38
9 - Accounts receivable from/payable to related entities	40
10 - Inventories	41
11 - Other financial assets	42
12 - Other non-financial assets	44
13 - Non-current assets and disposal group classified as held for sale	45
14 - Investments in subsidiaries	46
15 - Intangible assets other than goodwill	49
16 - Property, plant and equipment	51
17 - Current and deferred tax	58
18 - Other financial liabilities	62
19 - Trade and other accounts payables	70
20 - Other provisions	71
21 - Other non financial liabilities	72
22 - Employee benefits	73
23 - Accounts payable, non-current	77
24 - Equity	77
25 - Revenue	86
26 - Costs and expenses by nature	86
27 - Other income, by function	87
28 - Foreign currency and exchange rate differences	88
29 - Earnings per share	94
30 - Contingencies	95
31 - Commitments	120
32 - Transactions with related parties	123
33 - Share based payments	125
34 - Statement of cash flows	128
35 - The environment	131
36 - Events subsequent to the date of the financial statements	133

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

ASSETS

	Note	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
		ThUS$	ThUS$
Current Assets			
Cash and cash equivalents	6 - 7	2,150,113	1,957,788
Other financial assets	7 - 11	70,544	67,295
Other non-financial assets	12	236,071	203,661
Trade and other accounts receivable	7 - 8	1,381,869	1,163,707
Accounts receivable from related entities	7 - 9	7	25
Inventories	10	458,566	438,530
Current tax assets	17	75,704	40,275
Total current assets other than non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale		4,372,874	3,871,281
Non-current assets (or disposal groups) classified as held for sale	13	10,338	29,138
Total current assets		4,383,212	3,900,419
Non-current assets			
Other financial assets	7 - 11	52,139	53,772
Other non-financial assets	12	93,517	89,416
Accounts receivable	7 - 8	13,950	12,342
Intangible assets other than goodwill	15	1,129,961	1,000,170
Property, plant and equipment	16	11,947,014	10,186,697
Deferred tax assets	17	21,098	10,549
Total non-current assets		13,257,679	11,352,946
Total assets		17,640,891	15,253,365

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF FINANCIAL POSITION

LIABILITIES AND EQUITY

LIABILITIES	Note	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
		ThUS$	ThUS$
Current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 18	745,303	635,213
Trade and other accounts payables	7 - 19	2,684,846	2,133,572
Accounts payable to related entities	7 - 9	7,707	12,875
Other provisions	20	8,413	14,221
Current tax liabilities	17	31,950	6,281
Other non-financial liabilities	21	3,816,175	3,488,680
Total current liabilities		7,294,394	6,290,842
Non-current liabilities			
Other financial liabilities	7 - 18	7,343,223	6,515,238
Accounts payable	7 - 23	471,208	491,762
Other provisions	20	674,611	623,846
Deferred tax liabilities	17	338,674	312,677
Employee benefits	22	181,579	167,427
Other non-financial liabilities	21	—	140,244
Total non-current liabilities		9,009,295	8,251,194
Total liabilities		16,303,689	14,542,036
EQUITY			
Share capital	24	4,418,110	5,003,534
Retained earnings	24	2,170,280	1,148,291
Other equity	24	39	39
Other reserves	24	(5,242,835)	(5,428,597)
Parent’s ownership interest		1,345,594	723,267
Non-controlling interest	14	(8,392)	(11,938)
Total equity		1,337,202	711,329
Total liabilities and equity		17,640,891	15,253,365

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME BY FUNCTION

	Note	For the year ended December 31, 2025	2024
		ThUS$	ThUS$
Revenue	5 - 25	14,265,056	12,833,043
Cost of sales	26	(10,104,884)	(9,565,899)
Gross margin		4,160,172	3,267,144
Other income	27	229,934	200,669
Distribution costs	26	(578,971)	(606,207)
Administrative expenses	26	(870,484)	(824,493)
Other expenses	26	(603,912)	(459,842)
Other gains/(losses)	26	(1,201)	(36,223)
Income from the operational activities		2,335,538	1,541,048
Financial income	26	146,275	142,411
Financial costs	26	(721,416)	(881,950)
Foreign exchange gains (losses)		(141,485)	172,917
Result of indexation units		(294)	19,508
Income before taxes		1,618,618	993,934
Income Tax (expense)	17	(155,057)	(16,489)
NET INCOME FOR THE YEAR		1,463,561	977,445
Income attributable to owners of the parent company		1,459,984	976,972
Income attributable to non-controlling interest	14	3,577	473
NET INCOME FOR THE YEAR		1,463,561	977,445
EARNING PER SHARE			
Basic earnings per share (US$)	29	0.002477	0.001616
Diluted earnings per share (US$)	29	0.002477	0.001616

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF COMPREHENSIVE INCOME

	Note	For the year ended at December 31, 2025	2024
		ThUS$	ThUS$
NET INCOME FOR THE YEAR		1,463,561	977,445
Components of other comprehensive income (loss) that will not be reclassified to income before taxes			
Other comprehensive (loss), before taxes, gains (losses) by new measurements on defined benefit plans	24	(17,216)	(21,769)
Total other comprehensive income (loss) that will not be reclassified to income before taxes		(17,216)	(21,769)
Income (loss) components of other comprehensive income that will be reclassified to income before taxes			
Gains/(losses) for currency translation differences income (losses) on currency translation, before tax		218,543	(379,186)
Other comprehensive income (loss), before taxes, currency translation differences		218,543	(379,186)
Cash flow hedges			
Income (loss) on cash flow hedges before taxes	24	(390)	26,680
Reclassification adjustment on cash flow hedges before tax	24	(5,854)	(40,898)
Other comprehensive income (losses), before taxes, cash flow hedges		(6,244)	(14,218)
Change in value of time value of options			
Income (losses) on change in value of time value of options before tax	24	(37,331)	(34,568)
Reclassification adjustments on change in value of time value of options before tax	24	47,126	37,265
Other comprehensive income (loss), before taxes, changes in the time value of the options		9,795	2,697
Total other comprehensive income (losses) that will be reclassified to losses before taxes		222,094	(390,707)
Other components of other comprehensive income (loss), before taxes		204,878	(412,476)
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income			
Income tax relating to new measurements on defined benefit plans	17	662	909
Income tax relating to other comprehensive income that will not be reclassified to income		662	909
Total Other comprehensive income (loss)		205,540	(411,567)
Total comprehensive income (loss)		1,669,101	565,878
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company		1,665,251	565,547
Comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests		3,850	331
TOTAL COMPREHENSIVE INCOME (LOSS)		1,669,101	565,878

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

		Attributable to owners of the parent													
					Change in other reserves										
	Note	Share capital	Other equity	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings/ (losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
		ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Equity as of January 1, 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
Total increase (decrease) in equity															
Net income for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,459,984	1,459,984	3,577	1,463,561
Other comprehensive income (loss)		—	—	—	218,266	(6,244)	9,795	(16,550)	—	—	205,267	—	205,267	273	205,540
Total comprehensive income		—	—	—	218,266	(6,244)	9,795	(16,550)	—	—	205,267	1,459,984	1,665,251	3,850	1,669,101
Transactions with shareholders															
Dividends	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(437,995)	(437,995)	—	(437,995)
Increase (decrease) by transaction with treasury shares in portfolio	24 (d)	(585,424)	—	585,424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24-34	—	—	(585,424)	—	—	—	—	—	(19,505)	(19,505)	—	(604,929)	(304)	(605,233)
Total transactions with shareholders		(585,424)	—	—	—	—	—	—	—	(19,505)	(19,505)	(437,995)	(1,042,924)	(304)	(1,043,228)
Closing balance as of December 31, 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

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY

		Attributable to owners of the parent													
					Change in other reserves										
	Note	Share capital	Other equity	Treasury shares	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) from changes in the time value of the options	Actuarial gains or losses on defined benefit plans reserve	Shares based payments reserve	Other sundry reserve	Total other reserve	Retained earnings/ (losses)	Parent's ownership interest	Non-controlling interest	Total equity
		ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Equity as of January 1, 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
Total increase (decrease) in equity															
Net income/(loss) for the period	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976,972	976,972	473	977,445
Other comprehensive income		—	—	—	(379,049)	(14,218)	2,697	(20,855)	—	—	(411,425)	—	(411,425)	(142)	(411,567)
Total comprehensive income		—	—	—	(379,049)	(14,218)	2,697	(20,855)	—	—	(411,425)	976,972	565,547	331	565,878
Transactions with shareholders															
Dividends	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(293,092)	(293,092)	—	(293,092)
Increase (decrease) through transfers and other changes, equity	24 -33	—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	—	510	(242)	268
Total transactions with shareholders		—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	(293,092)	(292,582)	(242)	(292,824)
Closing balance as of December 31, 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

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS - DIRECT METHOD

	Note	For the year ended December 31, 2025	2024
		ThUS$	ThUS$
Cash flows from operating activities			
Cash collection from operating activities			
Proceeds from sales of goods and services		15,518,592	14,037,848
Other cash receipts from operating activities		192,905	212,750
Payments for operating activities			
Payments to suppliers for the supply goods and services		(9,564,720)	(9,458,249)
Payments to and on behalf of employees		(1,830,249)	(1,419,825)
Other payments for operating activities		(386,561)	(344,911)
Income taxes (paid)		(144,987)	(43,439)
Other cash inflows (outflows)	34	(47,884)	122,153
Net cash (outflow) inflow from operating activities		3,737,096	3,106,327
Cash flows from investing activities			
Amounts raised from sale of property, plant and equipment		102,031	97,303
Purchases of property, plant and equipment	34	(1,775,818)	(1,325,463)
Purchases of intangible assets	34	(104,483)	(94,412)
Interest received		136,429	118,437
Other cash inflows (outflows)	34	62,018	34,469
Net cash (outflow) inflow from investing activities		(1,579,823)	(1,169,666)
Cash flows inflow (out flow) from financing activities			
Payments to acquire or redeem the entity's shares	24	(584,837)	—
Amounts raised from long-term loans	34	1,349,140	1,750,060
Loans repayments	34	(1,023,072)	(2,004,542)
Payments of lease liabilities	34	(463,358)	(344,038)
Dividends paid	34	(605,181)	(174,838)
Interest paid	34	(600,740)	(717,634)
Other cash (outflows) inflows	34	(91,525)	(73,869)
Net cash inflow (outflow) from financing activities		(2,019,573)	(1,564,861)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents before effect of exchanges rate change		137,700	371,800
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		54,625	(128,773)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents		192,325	243,027
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE BEGINNING OF THE YEAR	6	1,957,788	1,714,761
CASH AND CASH EQUIVALENTS AT THE END OF THE YEAR	6	2,150,113	1,957,788

The accompanying Notes 1 to 36 form an integral part of these consolidated financial statements.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. AND SUBSIDIARIES

NOTES TO THE CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

AS OF DECEMBER 31, 2025

NOTE 1 - GENERAL INFORMATION

LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM” or the "Company") is an open stock company which holds the values inscribed in the Registro de Valores of the Commission for the Financial Market, whose shares are listed in Chile on the Electronic Stock Exchange of Chile - Stock Exchange and the Santiago Stock Exchange. Additionally, during the third quarter of 2024, it relisted its American Depositary Receipts ("ADRs") on the New York Stock Exchange ("NYSE") in the United States of America.

Its main business is the air transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe, Africa, Asia and Oceania . These businesses are developed directly or by its subsidiaries in Chile, Ecuador, Peru, Brazil, Colombia and Paraguay. In addition, the Company has subsidiaries that operate in the cargo business in Chile, Brazil and Colombia.

The Company is located in Chile, in the city of Santiago, on Avenida Presidente Riesco No. 5711, Las Condes commune.

As of December 31, 2025, the Company's statutory capital is represented by 574,219,895,457 ordinary shares without nominal value. As of that date, 574,215,983,709 shares were subscribed and paid. The foregoing, considering the capital increase approved by the shareholders of the company at an extraordinary meeting held on July 5, 2022, in the context of the implementation of its reorganization plan approved and confirmed in the Chapter 11 Proceedings, as well as the Capital decrease required for the Chilean Capital Markets law that appears in a public deed dated September 6, 2023, granted at the Notary of Santiago of Mr. Eduardo Javier Diez Morello, and the modification of the Company's by laws to account for said full capital reduction, agreed at an Extraordinary Shareholders meeting dated April 25, 2024, reduced to a public deed dated April 25, 2024, granted in the Notary of Santiago of Mr. Luis Eduardo Rodriguez Burr, an extract of which was registered in the Commercial Registry of the Registrar of Real Estate of Santiago on page 44,323 number 18,314 corresponding to the year 2024, and was published in the Official Gazette dated May 29, 2024. In addition, the current share capital structure reflects the early cancellation of 30,221,893,878 treasury shares previously issued by the Company and acquired under the share repurchase programs approved at the Extraordinary Shareholders’ Meetings held on March 17 and June 26, 2025. This capital optimization transaction, together with the corresponding reduction of share capital in the amount of US$585,424,212, was approved at the Extraordinary Shareholders’ Meeting held on October 17, 2025, the minutes of which were executed as a public deed dated October 17, 2025, granted before the Notary Public of Santiago, Mr. Eduardo Diez Morello. An excerpt thereof was registered in the Commercial Registry of the Santiago Real Estate Registrar under page 105,884, number 39,532, corresponding to the year 2025, and was published in the Official Gazette on November 15, 2025. As a result of such early cancellation of shares and the corresponding reduction of share capital, the Company’s share capital was adjusted from US$5,003,576,326.78 (represented by 604,441,789,335 shares of a single class without par value) to a final amount of US$4,418,152,114.78, divided into 574,219,895,457 shares of a single class, without par value.

The major shareholders of the Company, considering the total amount of subscribed and paid shares, are Banco de Chile on behalf of State Street which owns 20.99%, Delta Air Lines with 10.57% and Qatar Airways with 10.56% ownership interest.

As of December 31, 2025, the Company had a total of 2,061 shareholders in its registry. At that date, approximately 8.57% of the Company's capital stock was in the form of ADRs.

As of December 31, 2025, the Company had an average of 39,877 employees, ending this year with a total of 41,125 collaborator, distributed in 5,483 Administration employees, 20,883 in Operations, 9,868 Cabin Crew and 4,891 Command crew.

The main subsidiaries included in these consolidated financial statements are as follows:

a) Percentage ownership

Tax No.	Company	Country of origin	Functional Currency	As December 31, 2025			As December 31, 2024		
				Direct	Indirect	Total	Direct	Indirect	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries	Chile	US$	99.9959	0.0041	100.0000	99.9959	0.0041	100.0000
Foreign	Latam Airlines Perú S.A.	Peru	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
Foreign	Connecta Corporation	U.S.A.	US$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary	U.S.A.	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. and Subsidiary	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
Foreign	Latam Finance Limited	Cayman Island	US$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Peuco Finance Limited (*)	Cayman Island	US$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Professional Airline Services INC.	U.S.A.	US$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	Jarletul S.A.	Uruguay	US$	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000
Foreign	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
Foreign	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94.0100	5.9900	100.0000	94.0100	5.9900	100.0000
Foreign	Faisán Finance DAC (*)	Ireland	US$	100.0000	0.0000	100.0000	100.0000	0.0000	100.0000
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (**)	Brazil	BRL	63.0987	36.9013	100.0000	63.0987	36.9013	100.0000

(*) These subsidiaries have no operations.

(**) As of December 31, 2025, the indirect participation percentage of TAM S.A. and its Subsidiaries is from Holdco I S.A., a company which LATAM Airlines Group S.A. has a 100% share on economic rights and 51.04% of political rights. Its percentage arose as a result of the provisional measure No. 863 of the Brazilian government implemented in December of 2018 that allows foreign capital to have up to 100% of the share ownership of a Brazilian Airline.

b) Financial Information

Tax No.	Company	Statement of financial position						Net Income	
		As of December 31, 2025			As of December 31, 2024			For the year ended December 31,	
		Assets	Liabilities	Equity	Assets	Liabilities	Equity	2025	2024
		ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	Gain /(loss)	
								ThUS$	ThUS$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. and Subsidiaries (*)	549,409	2,048,197	(1,117,168)	462,748	1,933,499	(1,092,261)	(36,835)	(122,763)
Foreign	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)
Foreign	Connecta Corporation	37,884	10,717	27,167	47,583	15,255	32,328	(5,161)	(5,936)
Foreign	Prime Airport Services Inc. and Subsidiary (*)	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. and Subsidiary (*)	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
Foreign	Latam Finance Limited	111	208,620	(208,509)	112	208,620	(208,508)	(1)	(1)
Foreign	Professional Airline Services INC.	11,382	2,084	9,298	8,508	1,660	6,848	2,449	1,960
Foreign	Jarletul S.A.	9	1,101	(1,092)	12	1,101	(1,089)	(3)	(4)
Foreign	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)
Foreign	Latam Travel S.A.	4,323	1,807	2,516	3,847	1,623	2,091	422	(3,563)
Foreign	TAM S.A. and Subsidiaries (*)	4,963,316	3,167,385	1,794,199	4,070,469	2,557,042	1,512,327	553,684	673,648

(*) The Equity reported corresponds to Equity attributable to owners of the parent company, it does not include Non-controlling participation.

In addition, the following special purpose entities have been consolidated: (1) Chercán Leasing Limited, intended to finance advance payments of aircraft; (2) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai; (3) Jin Shan 16; and (4) Star Rising Aviation 45 Limited, earmarked for aircraft financing. These companies have been consolidated as required by IFRS 10.

All entities over which LATAM has control have been included in the consolidation. The Company has analyzed the control criteria in accordance with the requirements of IFRS 10.

Changes occurred in the consolidation perimeter between January 1, 2024 and December 31, 2025, are detailed below:

(1) Incorporation or acquisition of companies

- On March 18, 2024, a capital reduction was carried out in Inversiones Aéreas S.A. through the absorption of accumulated losses in the sum of ThUS$175,140. As a consequence of this decrease in capital, the number of shares was reduced by 6,634,496, without modifying the original participation of its shareholders. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On May 14, 2024, a capital increase was carried out in Aerovías de Integración Regional S.A. by Holdco Colombia I SpA, for an amount of ThUS$45,271, equivalent to 10 shares and with a premiums for the issuance of shares in favor of the Holdco Colombia I SpA. As a result of this increase, there were no significant changes in the shareholder composition.

- On September 17, 2024, LATAM Airlines Group S.A acquired in 1 Euro, 100% of the rights of the company Faisán Finance Designates Activity Company, domiciled in Ireland, for the purposes of acquiring, managing, financing, refinancing, among others.

- On November 8, 2024, the Board of Directors of the subsidiary Connecta Corporation agreed the distribution and payment of dividends of ThUS$19,000 to Lan Cargo S.A., as sole shareholder. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- At the Extraordinary General Shareholders' Meeting held on December 16, 2024 of the subsidiary Lan Argentina S.A., it was agreed to forgive the debt associated with the preferred dividends accrued and owed by this subsidiary to its shareholders, and to amend the company statute to eliminate the Class "B" Preferred Shares, replacing them in their entirety with ordinary shares. Accrued preferred dividends that were outstanding to shareholders amounted to ThUS$1,019 as of December 15, 2024. At this same Meeting, it was approved to amend the company statute to replace all preferred shares with ordinary shares, with the accrual of preferred dividends being null and void as of this date. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- At the Extraordinary General Shareholders' Meeting held on December 16, 2024, of the subsidiary Inversora Cordillera S.A., it was agreed to forgive the debt associated with the preferred dividends accrued and owed by said subsidiary to its shareholders, and to amend the company statute to eliminate the Class "A" Preferred Shares, replacing them in their entirety with ordinary shares. The accumulated preferred dividends that were pending payment to shareholders amounted to ThUS$8,580. At this same Meeting, it was approved to amend the company statute to eliminate and replace preferred shares with ordinary shares, with the accrual of preferred dividends being null and void as of this date. This transaction did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On December 17, 2024, a capital increase was carried out in Aerovías de Integración Regional S.A. by Holdco Colombia I SpA, for an amount of ThUS$18,544, equivalent to 10 shares and with a premiums for the issuance of shares in favor of the Holco Colombia I SpA. As a result of this increase, there were no significant changes in the shareholder composition.

- On January 27, 2025, Transportes Aéreos del Mercosur S.A. approved the distribution of total dividends for an amount of ThUS$6,056 (ThUS$5,752 paid to TAM S.A. and ThUS$304 paid to a non-controlling interest), corresponding to profits for the 2024 financial year. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition related to this dividend distribution.

- On February 3, 2025, a capital increase was made in Americonsult de Costa Rica S.A., through a the contribution of Americonsult, S.A. de C.V. of accounts receivable for ThUS$489; consequently, there were no significant changes in the shareholding composition, and therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On February 28, 2025, a capital reduction was carried out at TAM S.A. through the absorption of accumulated losses and legal reserves, in the amount of ThUS$670,075. This transaction did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On February 28, 2025, a capital reduction was carried out at TAM Linhas Aéreas S.A. through the absorption of accumulated losses and legal reserves, in the amount of ThUS$695,701. This transaction did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On March 17, 2025, a capital reduction was carried out at Inversora Cordillera S.A. through the absorption of losses in the amount of ThUS$4,542. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition, and therefore, did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On March 31, 2025, the clousure of Laser Cargo S.R.L.and Consorcio Fast Air Laser Cargo UTE, did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On April 25, 2025, the Company Atlantic Aviation Investment LLC. was liquidated and its controller Lan Pax Group S.A. acquired all its assets, liabilities, rights and obligations, as a result of the liquidation. These transactions were carried out between entities under common control of LATAM Airlines Groups S.A. and, therefore, did not generate any effect within the Consolidated Financial Statements.

- On August 5, 2025, Americonsult de Guatemala was legally dissolved, did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On August 28, 2025, Americonsult de Costa Rica S.A. was legally dissolved, did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On September 9, 2025, TAM S.A. approved the distribution of a total dividend amounting to ThUS$105,376 (of whichThUS$95,684 was paid to LATAM Airlines Group S.A. and ThUS$9,692 was paid to Holdco I S.A.), corresponding to profits for the year 2025. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition related to this dividend distribution.

- On October 29, 2025, Multiplus Corretora de Seguros Limitada and Prismah Fidelidade Limitada merged with TAM Linhas Aéreas S.A., did not generate any impact effect within the Consolidated Financial Statements.

- On October 29, 2025, TP Franchising Limitada was absorbed by Fidelidade Viagens e Turismo S.A., which acquired all of its assets, liabilities, rights, and obligations. This transaction was carried out between entities of the LATAM Airlines Group S.A. and, therefore, had no effect on the Consolidated Financial Statements.

- On November 14,2025, Lan Cargo S.A., as sole shareholder, increased its capital in Prime Cargo SpA. by ThUS$4,077. This transaction did not generate any effect on the Consolidated Financial Statements.

- On December 16, 2025, TAM S.A. approved the distribution of a total dividend amounting to ThUS$366,788 (of which ThUS$323,578 was paid to LATAM Airlines Group S.A. and ThUS$43,210 was paid to Holdco I S.A.), corresponding to profits for the year 2025. Consequently, there were no significant changes in the shareholding composition related to this dividend distribution.

NOTE 2 - SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The following describes the principal accounting policies adopted in the preparation of these consolidated financial statements.

2.1. Basis of Preparation

These consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2025 and 2024, have been prepared in accordance with the International Financial Reporting Standards as issued by the International Accounting Standards Board (IFRS Accounting Standards) and with the interpretations issued by the International Financial Reporting Standards Interpretations Committee (IFRIC IC).

The consolidated financial statements have been prepared under the historic-cost criterion, although modified by the valuation at fair value of certain financial instruments.

The preparation of the consolidated financial statements in accordance with IFRS Accounting Standards requires the use of certain critical accounting estimates. It also requires management to use its judgment in applying the Company’s accounting policies. Note 4 describe the areas that imply a greater degree of judgment or complexity or the areas where the assumptions and estimates are significant to the consolidated financial statements.

These consolidated financial statements have been prepared in accordance with the accounting policies used by the Company in the preparation of the 2024 consolidated financial statements, except for the standards and interpretations adopted as of January 1, 2025.

(a) Application of new standards for the year 2025:

Accounting pronouncements with implementation effective from January 1, 2025:

(i) Standards and amendments	Issuance Date	Effective Date:
Amendments to IAS 21: Lack of Exchangeability	August 2023	01/01/2025

The application of these accounting standards as of January 1, 2025, had no significant effect on the Company's consolidated financial statements.

(b) Accounting pronouncements not in force for the financial year beginning on January 1, 2025:

(i) Standards and amendments	Issuance Date	Effective Date:
IFRS 18: Presentation and disclosures in the financial statements	April 2024	01/01/2027
Amendment to IFRS 9 and IFRS 7: Classification and Measurement of Financial Instruments	May 2024	01/01/2026
IFRS 19 Subsidiaries without Public Accountability: Disclosures	May 2024	01/01/2027
Amendments to Illustrative Examples on IFRS 7, IFRS 18, IAS 1, IAS 8, IAS 36 and IAS 37: Disclosures about Uncertainties in the Financial Statements	November 2025	01/01/2027

The Company's management is currently evaluating the potential impact of applying IFRS 18 Presentation and disclosure in Financial Statements on the consolidated financial statements. Furthermore, it is estimated that the adoption of the amendment to IFRS 19 Non-Publicly Owned Subsidiaries: Disclosures, and the amendments to IFRS 9 and IFRS 7, will not have a significant effect on the company's consolidated financial statements in the year of their initial adoption.

2.2. Basis of Consolidation

(a) Subsidiaries

Subsidiaries are all the entities (including special-purpose entities) over which the Company has the power to control the financial and operating policies, which are generally accompanied by a holding of more than half of the voting rights. In evaluating whether the Company controls another entity, the existence and effect of potential voting rights that are currently exercisable or convertible at the date of the consolidated financial statements are considered. The subsidiaries are consolidated from the date on which control is passed to the Company and they are excluded from the consolidation on the date they cease to be so controlled. The results and cash are incorporated from the date of acquisition.

Balances, transactions and unrealized gains on transactions between the Company’s entities are eliminated. Unrealized losses are also eliminated unless the transaction provides evidence of an impairment loss of the asset transferred. When necessary, in order to ensure uniformity with the policies adopted by the Company, the accounting policies of the subsidiaries are modified.

To account for and identify the financial information to be disclosed when carrying out a business combination, such as the acquisition of an entity by the Company, the acquisition method provided for in IFRS 3: Business combinations is used.

(b) Transactions with non-controlling interests

The Group applies the policy of considering transactions with non-controlling interests, when not related to the loss of control, as equity transactions without an effect on income.

(c) Sales of subsidiaries

When a subsidiary is sold and a percentage of participation is not retained, the Company derecognizes the assets and liabilities of the subsidiary, the non-controlling interest and other components of equity related to the subsidiary. Any gain or loss resulting from the loss of control is recognized in the consolidated income statement by function within Other gains/(losses).

If LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries retain an ownership of participation in the disposed subsidiary which does not represent control, this is recognized at fair value on the date that control is lost and the amounts previously recognized in Other comprehensive income are accounted as if the Company had disposed directly the assets and related liabilities, which can cause these amounts to be reclassified to profit or loss. The percentage retained valued at fair value is subsequently accounted using the equity method.

2.3. Foreign currency transactions

(a) Presentation and functional currencies

The items included in the financial statements of each of the entities of LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries are valued using the currency of the main economic environment in which the entity operates (the functional currency). The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the United States Dollar, which is also the presentation currency of the consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

(b) Transactions and balances

Foreign currency transactions are translated to the functional currency using the exchange rates on the transaction dates. When there is no exchangeability between two currencies on the measurement date, the spot exchange rate on that date will be estimated. Foreign currency gains and losses resulting from the liquidation of these transactions and from the translation at the closing exchange rates of the monetary assets and liabilities denominated in foreign currency are shown in the consolidated statement of income by function except when deferred in Other comprehensive income as qualifying cash flow hedges.

(c) Adjustment due to hyperinflation

After July 1, 2018, the Argentine economy was considered, for purposes of IFRS Accounting Standards, hyperinflationary. The consolidated financial statements of the subsidiaries whose functional currency is the Argentine Peso have been restated.

The non-monetary items of the statement of financial position as well as the income statement, comprehensive income and cash flows of the group's entities, whose functional currency corresponds to a hyperinflationary economy, are adjusted for inflation and re-expressed in accordance with the variation of the consumer price index ("CPI"), at each presentation date of its financial statements. The re-expression of non-monetary items is made from the date of initial recognition in the statements of financial position and considering that the financial statements are prepared under the historical cost criterion.

Net losses or gains arising from the re-expression of non-monetary items and income and costs are recognized in the consolidated income statement under "Result of indexation units".

Net gains and losses on the re-expression of opening balances due to the initial application of IAS 29 were recognized in the consolidated "Retained earnings/(losses)".

Re-expression due to hyperinflation will be recorded until the period or exercise in which the economy of the entity ceases to be considered as a hyperinflationary economy. At that time, the adjustments made by hyperinflation will be part of the cost of non-monetary assets and liabilities.

The comparative amounts in the consolidated financial statements of the Company are presented in a stable currency and are not adjusted for subsequent changes in the price level or exchange rates.

(d) Group entities

The results and the financial situation of the Group's entities, whose functional currency is different from the presentation currency of the consolidated financial statements, of LATAM Airlines Group S.A., which does not correspond to the currency of a hyperinflationary economy, are converted into the currency of presentation as follows:

(i) Assets and liabilities of each consolidated statement of financial position presented are translated at the closing exchange rate on the consolidated statement of financial position date;

(ii) The revenues and expenses of each income statement account are translated at the exchange rates prevailing on the transaction dates, and

(iii) All the resultant exchange differences by conversion are shown as a separate component in other comprehensive income, within "Gains/(losses) for currency translation differences income (losses) on currency translation, before tax".

For those subsidiaries of the group whose functional currency is different from the presentation currency and corresponds to the currency of a hyperinflationary economy; its restated results, cash flow and financial situation are converted to the presentation currency at the closing exchange rate on the date of the consolidated financial statements.

The exchange rates used correspond to those fixed in the country where the subsidiary is located, whose functional currency is different to the U.S. dollar.

2.4. Property, plant and equipment

The land of LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries, are recognized at cost less any accumulated impairment loss. The rest of the Property, plant and equipment are recorded, both at their initial recognition and their subsequent measurement, at their historical cost, restated for inflation when appropriate, less the corresponding depreciation and any loss due to impairment.

The amounts of advances paid to the aircraft manufacturers are capitalized by the Company under Construction in progress until they are received.

Subsequent costs (replacement of components, improvements, extensions, etc.) are included in the value of the initial asset or are recognized as a separate asset, only when it is probable that the future economic benefits associated with the elements of property, plant and equipment, will flow to the Company and the cost of the item can be determined reliably. The value of the replaced component is written off. The rest of the repairs and maintenance are charged to income when they are incurred.

The depreciation of the Property, plant and equipment is calculated using the linear method over their estimated technical useful lives; except in the case of certain technical components which are depreciated on the basis of cycles and hours flown. This charge is recognized in the captions "Cost of sales" and "Administrative expenses".

The residual value and the useful life of assets are reviewed and adjusted, if necessary, once a year. Useful lives are detailed in Note 16 (d).

When the value of an asset exceeds its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

Losses and gains from the sale of property, plant and equipment are calculated by comparing the consideration with the book value and are included in the consolidated statement of income.

2.5. Intangible assets other than goodwill

(a) Airport slots and Loyalty program

Airport slots and the Loyalty program correspond to intangible assets with indefinite useful lives and are annually tested for impairment as an integral part of the CGU Air Transport.

Airport Slots correspond to an administrative authorization to carry out operations of arrival and departure of aircraft, at a specific airport, within a certain period of time.

The Loyalty program corresponds to the system of accumulation and exchange of miles that is part of TAM Linhas Aereas S.A.

(b) Computer software

Licenses for computer software acquired are capitalized on the basis of the costs incurred in acquiring them and preparing them for using the specific software. These costs are amortized over their estimated useful lives, for which the Company has defined useful lives between 3 and 10 years.

Expenses related to the development or maintenance of computer software which do not qualify for capitalization, are shown as an expense when incurred. The personnel costs and other costs directly related to the production of unique and identifiable computer software controlled by the Company, are shown as intangible Assets other than Goodwill when they have met all the criteria for capitalization.

2.6. Borrowing costs

Interest costs incurred for the construction of any qualified asset are capitalized over the time necessary for completing and preparing the asset for its intended use. Other interest costs are recognized in the consolidated statement of income by function when accrued.

2.7. Losses for impairment of non-financial assets

Intangible assets that have an indefinite useful life and IT projects under development are not subject to amortization and are subject to annual impairment testing or if there are indications of impairment, as an integral part of the Air Transport CGU. Assets subject to amortization are tested for impairment losses whenever any event or change in circumstances indicates that the carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized for the excess of the carrying amount of the asset over its recoverable amount. The recoverable amount is the fair value of an asset less the costs of sale or the value in use, whichever is greater. For the purpose of evaluating impairment losses, assets are grouped at the lowest level for which there are largely independent cash inflows (cash generating unit. Non-financial assets, other than goodwill, that would have suffered an impairment loss are reviewed if there are indicators of reversal of losses. Impairment losses are recognized in the consolidated statement of income by function under "Other gains (losses)".

2.8. Financial assets

The Company classifies its financial assets in the following categories: at fair value (either through other comprehensive income, or through gains or losses), and at amortized cost. The classification depends on the business model of the entity to manage the financial assets and the contractual terms of the cash flows.

The group reclassifies debt investments when, and only when, it changes its business model to manage those assets.

In the initial recognition, the Company measures a financial asset at its fair value plus, in the case of a financial asset classified at amortized cost, the transaction costs that are directly attributable to the acquisition of the financial asset. Transaction costs of financial assets accounted for at fair value through profit or loss are recorded as expenses in the consolidated statement of income by function.

(a) Debt instruments

The subsequent measurement of debt instruments depends on the group's business model to manage the asset and cash flow characteristics of the asset. The Company has two measurement categories in which the group classifies its debt instruments:

Amortized cost: the assets held for the collection of contractual cash flows where those cash flows represent only payments of principal and interest are measured at amortized cost. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at amortized cost and is not part of a hedging relationship is recognized in income when the asset is derecognized or impaired. Interest income from these financial assets is included in financial income using the effective interest rate method.

Fair value through profit or loss: assets that do not meet the criteria of amortized cost or fair value through other comprehensive income are measured at fair value through profit or loss. A gain or loss on a debt investment that is subsequently measured at fair value through profit or loss and is not part of a hedging relationship is recognized in profit or loss and is presented net in the consolidated statement of income by function within other gains / (losses) in the period or exercise in which it arises.

(b) Equity instruments

Changes in the fair value of financial assets at fair value through profit or loss are recognized in Other gains/ (losses) in the consolidated statement of income by function as appropriate.

The Company evaluates in advance the expected credit losses associated with its debt instruments recorded at amortized cost. The applied impairment methodology depends on whether there has been a significant increase in credit.

2.9. Derivative financial instruments and embedded derivatives
Derivative financial instruments and hedging activities

Initially at fair value on the date on which the derivative contract was made and are subsequently valued at their fair value. The method to recognize the resulting loss or gain depends on whether the derivative designated as a hedging instrument and, if so, the nature of the item being hedged.

The Company designates certain derivatives as:

(a) Hedge of an identified risk associated with a recognized liability or an expected highly- probable transaction (cash-flow hedge), or

(b) Derivatives that do not qualify for hedge accounting.

At the beginning of the transaction, the Company documents the economic relationship between the hedged items existing between the hedging instruments and the hedged items, as well as its objectives for risk management and the strategy to carry out various hedging operations. The Company also documents its assessment, both at the beginning and on an ongoing basis, as to whether the derivatives used in the hedging transactions are highly effective in offsetting the changes in the fair value or cash flows of the items being hedged.

The total fair value of the hedging derivatives is booked as Other non-current financial asset or liability if the remaining maturity of the item hedged is over 12 months, and as an Other current financial asset or liability if the remaining term of the item hedged is less than 12 months. Derivatives not booked as hedges are classified as Other financial assets or liabilities.

(a) Cash flow hedges

The effective portion of changes in the fair value of derivatives that are designated and qualify as cash flow hedges is shown in the statement of other comprehensive income. The loss or gain relating to the ineffective portion is recognized immediately in the consolidated statement of income by function under other gains (losses). Amounts accumulated in equity are reclassified to profit or loss in the periods or exercise when the hedged item affects profit or loss. When these amounts correspond to hedging derivatives of highly probable items that give rise to non-financial assets or liabilities, in which case, they are recorded as part of the non-financial assets or liabilities.

For fuel price hedges, the amounts shown in the statement of other comprehensive income are reclassified to results under the line-item Cost of sales to the extent that the fuel subject to the hedge is used.

Gains or losses related to the effective part of the change in the intrinsic value of the options are recognized in the cash flow hedge reserve within equity. Changes in the time value of the options related to this part are recognized within Other Consolidated Comprehensive Income in the costs of the hedge reserve within equity.

When a hedging instrument matures, is sold, or fails to meet the requirements to be accounted for as a hedge, any gain or loss accumulated in the statement of Other comprehensive income until that moment, remains in the statement of other comprehensive income and is reclassified to the consolidated statement of income when the hedged transaction is finally recognized.

When it is expected that the hedged transaction is no longer going to occur, the gain or loss accumulated in the statement of other comprehensive income is taken immediately to the consolidated statement of income by function as “Other gains (losses)”.

(b) Derivatives not booked as a hedge

The changes in fair value of any derivative instrument that is not booked as a hedge are shown immediately in the consolidated statement of income in “Other gains (losses)”.

Embedded derivatives

The Company assesses the existence of embedded derivatives in financial instrument contracts. Derivatives embedded in non-derivative host contracts are treated as separate derivatives when they meet the definition of a derivative, their risks and characteristics are not closely related to those of the host contracts and the contracts are not measured at FVTPL as a whole. LATAM Airlines Group S.A. has determined that no embedded derivatives currently exist.

2.10. Inventories

Inventories, are shown at the lower of cost and their net realizable value. The cost is determined on the basis of the weighted average cost method (WAC). The net realizable value is the estimated selling price in the normal course of business, less estimated costs necessary to make the sale.

2.11. Trade and other accounts receivable

Commercial accounts receivable are initially recognized at their fair value and subsequently at their amortized cost in accordance with the effective rate method, less the provision for impairment according to the model of the expected credit losses. The Company applies the simplified approach permitted by IFRS 9, which requires that expected lifetime losses be recognized upon initial recognition of accounts receivable.

In the event that the Company transfers its rights to any financial asset (generally accounts receivable) to a third party in exchange for a cash payment, the Company evaluates whether all risks and rewards have been transferred, in which case the account receivable is derecognized.

The existence of significant financial difficulties on the part of the debtor, the probability that the debtor goes bankrupt or financial reorganization are considered indicators of a significant increase in credit risk.

The carrying amount of the asset is reduced as the provision account is used and the loss is recognized in the consolidated income statement under "Cost of sales". When an account receivable is written off, it is regularized against the provision account for the account receivable.

2.12. Cash and cash equivalents

Cash and cash equivalents include cash and bank balances, time deposits in financial institutions, and other short-term and highly liquid investments and a low risk of loss of value.

2.13. Capital

The common shares are classified as net equity.

Incremental costs directly attributable to the issuance of new shares or options are shown in net equity as a deduction from the proceeds received from the placement of shares.

2.14. Trade and other accounts payables

Trade payables and other accounts payable are initially recognized at fair value and subsequently at amortized cost.

2.15. Interest-bearing loans

Financial liabilities are shown initially at their fair value, net of the costs incurred in the transaction. Later, these financial liabilities are valued at their amortized cost; any difference between the proceeds obtained (net of the necessary arrangement costs) and the repayment value, is shown in the consolidated statement of income during the term of the debt, according to the effective interest rate method.

Financial liabilities are classified in current and non-current liabilities according to the contractual payment dates of the nominal principal and compliance with contractual agreements at the closing date of these financial statements.

Convertible Notes

The component parts of the convertible notes issued by LATAM Airlines Group S.A. are classified separately as financial liabilities and equity in accordance with the substance of the contractual arrangements and the definitions of a financial liability and an equity instrument.

At the date of issue, the fair value of the liability component is estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments. This amount is recorded as a liability on an amortized cost basis using the effective interest method until extinguished upon conversion or at the instrument's maturity date. The conversion option classified as equity is determined by the deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument as a whole. This is recognized and included in other equity, net of income tax effects. and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in other equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in other equity will be transferred to share capital. Where the conversion option remains unexercised at maturity date of the convertible bond, the balance recognized in other equity will be transferred to "Retained earnings". No gain or loss is recognized in profit or loss upon conversion or expiration of the conversion option.

Transaction costs that relate to the issue of the convertible notes are allocated to the liability and equity components in proportion to the allocation of the gross proceeds. Transaction costs relating to the equity component are charged directly to equity.

2.16. Current and deferred taxes

The tax expense for the period or exercise comprises income and deferred taxes.

The current income tax expense is calculated based on tax laws enacted at the date of the statement of financial position, in the countries in which the subsidiaries and associates operate and generate taxable income.

Deferred taxes are calculated according to the liability method, on temporary differences arising between the tax bases of assets and liabilities and their carrying amounts in the consolidated financial statements. When deferred taxes arise from the initial recognition of a liability or an asset in a transaction other than a business combination, which at the time of the transaction does not affect either the accounting result or the tax profit or loss, they are recorded. Deferred tax is determined using the tax rates (and laws) that have been enacted or substantially enacted at the date of the consolidated statements of financial position and are expected to apply when the related deferred tax asset is realized or the deferred tax liability discharged.

Deferred tax assets are recognized only to the extent it is probable that the future taxable profit will be available against which the temporary differences can be utilized.

The tax (current and deferred) is recognized in the statement of income by function, unless it relates to an item recognized in other comprehensive income, directly in equity or arises from a business combination. In this case the tax is also recognized in other comprehensive income or, directly in the statement of income by function, respectively.

Deferred tax assets and liabilities are offset if, and only if:

(a) there is a legally enforceable right to set off current tax assets and liabilities, and

(b) the deferred tax assets and liabilities relate to income taxes levied by the same taxation authority on either: (i) the same taxable entity, or (ii) different taxable entities which intend to settle current tax liabilities and assets on a net basis, or to realize the assets and settle the liabilities simultaneously, in each future period in which significant amounts of deferred tax liabilities or assets are expected to be settled or recovered.

LATAM Airlines Group S.A. has assessed the potential impact arising from the implementation of the so-called "GloBE Rules" or "Pillar Two", which aim to ensure that multinational groups are subject to a minimum effective tax rate of 15%.

Based on the analyses performed, the Group has concluded that, with the exception of Brazil and Ireland, no entity, permanent establishment or vehicle within the LATAM Group is expected to have a financial impact arising from the application of the GloBE Rules as of December 31, 2025. This is either because such entities fall outside the scope of the GloBE Rules (as they do not meet the criteria to be considered "Constituent Entities") or because they are located in jurisdictions that, as of that date, have not implemented the Pillar Two rules.

With respect to Brazil and Ireland, although the local legal entities fall within the scope of Pillar Two and are therefore subject to related tax compliance obligations, the analyses performed to date indicate that no material impact on the Group's results is expected. Accordingly, as of the reporting date, no income tax expense related to Pillar Two has been recognized.

Given the complexity and evolving nature of this new legislation, LATAM Group continues to monitor and assess potential impacts on an ongoing basis, particularly in the event that jurisdictions which have not yet implemented Pillar Two decide to do so, or if further analysis becomes necessary with respect to legal entities and permanent establishments classified as "Constituent Entities".

LATAM Airlines Group S.A. and its Subsidiaries have adopted the exception of paragraph 4A of IAS 12, incorporated in the amendment published on May 23, 2023, relating to the recognition and disclosure of deferred tax assets and liabilities related to Pillar Two income taxes.

2.17. Employee benefits

(a) Personnel vacations

The Company recognizes the expense for personnel vacations on an accrual basis.

(b) Share-based compensation

The compensation plans implemented based on the value of the shares of the Company are recognized in the consolidated financial statements in accordance with IFRS 2: Share-based payments, for cash settled awards the fair value, updated as of the closing date of each reporting period or exercise, is recorded as a liability with charge to remuneration.

(c) Post-employment

Provisions are made for these obligations by applying the method of the projected unit credit method, and considering estimates of future permanence, mortality rates and future wage increases determined on the basis of actuarial calculations. The discount rates are determined by reference to market interest-rate curves. Actuarial gains or losses are shown in other comprehensive income.

(d) Incentives

The Company has an annual incentives plan for its personnel for compliance with objectives and individual contribution to the results. The incentives eventually granted consist of a given number or portion of monthly remuneration and the provision is made on the basis of the amount estimated for distribution.

(e) Termination benefits

The group recognizes termination benefits at the earlier of the following dates: (a) when the group terminates the employee relationship; and (b) when the entity recognizes costs for a restructuring that is within the scope of IAS 37 and involves the payment of terminations benefits.

2.18. Provisions

Provisions are recognized when:

(i) The Company has a present legal or constructive obligation as a result of a past event;

(ii) It is probable that payment is going to be required to settle an obligation; and

(iii) A reliable estimate of the obligation amount can be made.

2.19. Revenue from contracts with customers

(a) Transportation of passengers and cargo

The Company recognizes the sale for the transportation service as a deferred income liability, which is recognized as income when the transportation service has been provided or expired. In the case of air transport services sold by the Company and that will be made by other airlines, the liability is reduced when they are remitted to said airlines. The Company periodically reviews whether it is necessary to make an adjustment to deferred income liabilities, mainly related to returns, changes, among others.

Compensations granted to clients for changes in the levels of services or billing of additional services such as additional baggage, change of seat, among others, are considered modifications of the initial contract, therefore, they are deferred until the corresponding service is provided.

(b) Expiration of air tickets

The Company estimates on a monthly basis the probability of expiration of air tickets, with refund clauses, based on their history of use. Air tickets without a refund clause expire on the date of the flight in case the passenger does not show up.

(c) Costs associated with the contract

The costs related to the sale of air tickets are capitalized and deferred until the moment of providing the corresponding service. These assets are included under the heading "Other non-financial assets" on "Current Assets" in the Consolidated Classified Statement of Financial Position.

(d) Frequent passenger program

The Company maintains the following loyalty programs: LATAM Pass and LATAM Pass Brazil, whose objective is building customer loyalty through the delivery of miles.

These programs give their frequent passengers the possibility of earning LATAM Pass miles, which grant the right to a selection of both air and non-air awards. Additionally, the Company sells the LATAM Pass miles to financial and non-financial partners through commercial alliances to award miles to their customers.

To reflect the miles earned, the loyalty program mainly includes two types of transactions that are considered revenue arrangements with multiple performance obligations: (1) Passenger Ticket Sales Earning miles (2) miles sold to financial and non-financial partner.

(1) Passenger Ticket Sales Earning Miles.

In this case, the miles are awarded to customers at the time that the company performs the flight.

To value the miles earned with travel, we consider the quantitative value a passenger receives by redeeming miles for a ticket rather than paying cash, which is referred to as Equivalent Ticket Value ("ETV"). Our estimate of ETV is adjusted for miles that are not likely to be redeemed ("breakage").

The balance of miles that are pending to redeem are included within deferred revenue.

(2) Miles sold to financial and non-financial partners

To value the miles earned through financial and non-financial partners, the performance obligations with the client are estimated separately. To calculate these performance obligations, different components that add value in the commercial contract must be considered, such as marketing, advertising and other benefits, and finally the value of the miles awarded to customers based on our ETV. The value of each of these components is finally allocated in proportion to their relative prices. The performance obligations associated with the valuation of the miles earned become part of the Deferred Revenue, and the remaining performance obligations are recorded as revenue when the miles are delivered to the client.

When the miles are exchanged for products and services other than the services provided by the Company, the income is recognized immediately; when the exchange is made for air tickets of any airline of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, the income is deferred until the air transport service is provided.

The miles that the Company estimates will not be exchanged are recognized in the results based on the consumption pattern of the miles effectively exchanged by customers. The Company uses statistical models to estimate the probability of exchange, which is based on historical patterns and projections.

2.20. Leases

The Company recognizes contracts that meet the definition of a lease as a right of use asset and a lease liability on the date when the underlying asset is available for use.

Right of use assets are measured at cost including the following:

- The amount of the initial measurement of the lease liability;
- Lease payment made at or before commencement date;
- Initial direct costs, and
- Restoration costs.

The right of use assets are recognized in the statement of financial position in Property, plant and equipment.

Lease liabilities include the net present value of the following payments:

- Fixed payments including in substance fixed payment.
- Variable lease payments that depend on an index or a rate;
- The exercise price of a purchase option, if it is reasonably certain that the option will be exercised.

The discount rate that LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries uses is the interest rate implicit in the lease, if that rate can be readily determined. This is the rate of interest that causes the present value of (a) lease payments and (b) the unguaranteed residual value to equal the sum of (i) the fair value of the underlying asset and (ii) any initial direct costs of the lessor.

LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries uses its incremental borrowing rate if the interest rate implicit in the lease cannot be readily determined.

Lease liabilities are recognized in the statement of financial position under “Other financial liabilities, current or non-current”.

Interest accrued on financial liabilities is recognized in the consolidated statement of income in "Financial costs".

Principal and interest are present in the consolidated cash flow as "Payments of lease liability" and "Interest paid", respectively, within financing cash flows.

Payments associated with short-term leases without purchase options and leases of low-value assets are recognized on a straight-line basis in profit or loss at the time of accrual. Those payments are presented within operating cash flows.

The Company analyzes the financing agreements of aircraft, mainly considering characteristics such as:

(a) That the Company initially acquired the aircraft or took an important part in the process of direct acquisition with the manufacturers.

(b) Due to the contractual conditions, it is virtually certain that the Company will execute the purchase option of the aircraft at the end of the lease term.

Since these financing agreements are “substantially purchases” and not leases, the related liability is considered as a financial debt classified under IFRS 9 and continues to be presented within the “Other financial liabilities” described in Note 18. On the other hand, the aircraft are presented in Property, Plant and Equipment, as described in Note 16, as “own aircraft”.

The Group qualifies as sale and lease transactions, operations that lead to a sale according to IFRS 15. More specifically, a sale is considered as such if there is no option to purchase the goods at the end of the lease term.

If the sale by the seller-lessee is classified as a sale in accordance with IFRS 15, the underlying asset is derecognized, and a right-of-use asset equal to the portion retained proportionally of the amount of the asset is recognized.

If the sale by the seller-lessee is not classified as a sale in accordance with IFRS 15, the transferred assets are kept in the financial statements and a financial liability equal to the sale price is recognized (received from the buyer-lessor).

2.21. Non-current assets or disposal groups classified as held for sale

Non-current assets (or disposal groups) classified as assets held for sale are shown at the lesser of their book value and the fair value less costs to sell.

2.22. Maintenance

The costs incurred for scheduled heavy maintenance of the aircraft’s fuselage and engines are capitalized and depreciated until the next maintenance. The depreciation rate is determined on technical grounds, according to the use of the aircraft expressed in terms of cycles and flight hours.

In case of aircraft include in property, plant and equipment, these maintenance cost are capitalized as Property, plant and equipment, while in the case of aircraft on right of use, a liability is accrued based on the use of the main components is recognized, since a contractual obligation with the lessor to return the aircraft on agreed terms of maintenance levels exists. These are recognized as Cost of sales.

Additionally, some contracts that comply with the definition of lease establish the obligation of the lessee to make deposits to the lessor as a guarantee of compliance with maintenance and return conditions. These deposits, often called maintenance reserves, accumulate until a major maintenance is performed; and once done, recovery is requested to the lessor. At the end of the contract period, there is comparison between the reserves that have been paid and required return conditions, and compensation between the parties are made if applicable.

The unscheduled maintenance of aircraft and engines, as well as minor maintenance, are charged to results as incurred.

2.23. Environmental costs

Disbursements related to environmental protection are charged to results when incurred or accrue.

NOTE 3 - FINANCIAL RISK MANAGEMENT

3.1. Financial risk factors

The Company is exposed to different financial risks: (a) market risk, (b) credit risk, and (c) liquidity risk. The risk management of the Company aims to minimize the adverse effects of financial risks affecting the company.

(a) Market risk

Due to the nature of its operations, the Company has exposure to market factors such as: (i) fuel-price risk, (ii) exchange -rate risk (FX), and (iii) interest -rate risk.

The Company has developed manuals and procedures to manage the market risk, which goal is to identify, quantify, monitor and mitigate the adverse effects of changes in market factors mentioned above.

For the foregoing, Management monitors the evolution of fuel price levels, exchange rates and interest rates, quantifies their exposures and their risk, and develops and executes hedging strategies.

(i) Fuel-price risk

Exposure:

For the execution of its operations, the Company purchases a fuel called Jet Fuel grade 54 USGC, which is subject to the fluctuations of international fuel prices.

Mitigation:

To hedge the fuel-price risk exposure, the Company operates with derivative instruments (swaps and options) whose underlying assets may be different from Jet Fuel, such as West Texas Intermediate (“WTI”) crude, Brent (“BRENT”) crude and distillate Heating Oil (“HO”), which may have a high correlation with Jet Fuel and greater liquidity.

Fuel Hedging Results:

During the period ended December 31, 2025, the Company recognized losses of US$19.1 million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year. During the year ended December 31, 2024, the Company recognized losses of US$18.1 million for fuel hedging net of premiums in the costs of sales for the year.

As of December 31, 2025, the market value of the fuel positions amounted to US$14.0 million. At the end of December 2024, this market value was US$7.7 million.

The following tables show the level of hedge for different periods:

Positions as of December 31, 2025 (*)	Maturities				
	Q126	Q226	Q326	Q426	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	48%	39%	26%	17%	32%

Positions as of December 31, 2024 (*)	Maturities				
	Q125	Q225	Q325	Q425	Total
Percentage of coverage over the expected volume of consumption	51%	47%	34%	30%	41%

(*) The percentage shown in the table considers all the hedging instruments (swaps and options).

Sensitivity analysis

A drop in fuel price positively affects the Company through a reduction in costs. However, also negatively affects contracted positions as these are acquired to protect the Company against the risk of a rise in price. Therefore, the strategy is to maintain a hedge-free percentage in order to be competitive in the event of a drop in price.

The current hedge positions are booked as cash flow hedge contracts, so a variation in the fuel price has an impact on the Company's net equity.

The following table shows the sensitivity of financial instruments according to reasonable changes in the price of fuel and their effect on equity.

The calculations were made considering a parallel movement of US$5 per barrel in the underlying reference price curve at the end of December 2025 and the end of December 2024. The projection period was defined until the end of the last fuel hedging contract in force, being the last business day of the fourth trimester of 2026.

Benchmark price (US$ per barrel)	Positions as of December 31, 2025 effect on Equity (MUS$)	Positions as of December 31, 2024 effect on Equity (MUS$)
+5	+17.6	+15.7
-5	-15.1	-12.8

Given the fuel hedging structure as of the fourth quarter of 2025, which considers a portion free of hedges, a vertical drop of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an impact of approximately US$142.0 million lower fuel cost. For the same period, a vertical rise of 5 dollars in the JET reference price (considered as the monthly daily average), would have meant an approximate impact of US$131.5 million in higher fuel costs.

(ii) Foreign exchange rate risk:

Exposure:

The functional currency of the financial statements of the parent company is the US dollar, so that the risk of the Transactional and Conversion exchange rate arises mainly from the Company's business, strategic and accounting operating activities that are expressed in a monetary unit other than the functional currency.

The subsidiaries of LATAM are also exposed to foreign exchange risk whose impact affects the Company's Consolidated Income.

The largest operational exposure to LATAM's exchange risk comes from the concentration of businesses in Brazil, which are mostly denominated in Brazilian real (R$), and are actively managed by the Company.

At a lower concentration, the Company is also exposed to the fluctuation of other currencies, such as: Euro, Pound sterling, Australian dollar, Colombian peso, Chilean peso, Argentine peso, Paraguayan guarani, Mexican peso, Peruvian Sol and New Zealand dollar.

Mitigation:

The Company mitigates currency risk exposures by contracting hedging or non-hedging derivative instruments or through natural hedges or execution of internal operations.

Exchange Rate Hedging Results (FX):

As of December 31, 2025, the Company recognized losses of US$22.1 million for FX hedging derivatives net of premiums reflected in exchange rate. At the end of December of 2024, the Company recognized gains for US$10.0 million for FX hedging derivatives in exchange rate.

As of December 31, 2025, the market value of hedging FX derivative positions is US$2.7 million. As of December 31, 2024, the market value of the hedging FX derivative positions was US$3.1 million. As of December 31, 2025, the Company has current hedging FX derivatives for US$355 million. As of December 31, 2024, the Company held hedging FX derivatives of US$165 million.

Sensitivity analysis:

A depreciation of the R$/US$ exchange rate, negatively affects the Company's operating cash flows, however, also positively affects the value of the positions of derivatives contracted.

The following table shows the sensitivity of current hedging FX derivative instruments according to reasonable changes in the exchange rate and its effect on equity.

Appreciation (depreciation) of R$/US$	Effect on equity as of December 31, 2025 (MUS$)	Effect on equity as of December 31, 2024 (MUS$)
-10%	-7.9	-3.6
+10%	+10.9	+1.0

Impact of Exchange rate variation in the Consolidated Income Statements (Foreign exchange gains/losses).

In the case of TAM S.A., whose functional currency is the Brazilian real, a large part of its assets and liabilities is expressed in US dollars. Therefore, when converting financial assets and liabilities, from US dollar to Brazilian reais, they have an impact on the result of TAM S.A., which is consolidated in the Company's Income Statement.

In order to reduce the impact on the Company's result caused by appreciations or depreciations of R$/US$, the Company carries out internal operations to reduce the net exposure in US$ for TAM S.A.

The following table shows the impact of the Exchange Rate variation on the Consolidated Income Statement when the R$/US$ exchange rate appreciates or depreciates by 10%:

Appreciation (depreciation) of R$/US$	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2025 (MUS$)	Effect on Income Statement for the year ended December 31, 2024 (MUS$)
-10%	-59.7	-54.7
+10%	+59.7	+54.7

Impact of the exchange rate variation in the Equity, from translating the subsidiaries financial statements into US Dollars (Cumulative Translate Adjustment).

Since the functional currency of TAM S.A. and Subsidiaries is the Brazilian real, the Company presents the effects of the exchange rate fluctuations in Other comprehensive income (Cumulative Translation Adjustment) by converting the Statement of financial position and Income statement of TAM S.A. and Subsidiaries from their functional currency to the U.S. dollar, which is the presentation currency of the consolidated financial statement of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

The following table shows the impact on the Cumulative Translation Adjustment included in Other comprehensive income recognized in Total equity in the case of an appreciation or depreciation of 10% in the exchange rate R$/US$:

Appreciation (depreciation) of R$/US$	Effect at December 31, 2025 MUS$	Effect at December 31, 2024 MUS$
-10%	+368.74	+318.51
+10%	-301.70	-260.60

(iii) Interest -rate risk:

Exposure:

The Company has exposure to fluctuations in interest rates affecting the future cash flows of the assets, and current and future financial liabilities.

The Company is mainly exposed to the Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) and other less relevant interest rates such as Brazilian Interbank Certificates of Deposit (“CDI”) .

Of the company's financial debt subject to variable rates, all of the contracts maintain exposure to the SOFR reference rate.

Mitigation:

Currently, 66% (76% as of December 31, 2024) of the debt is fixed against fluctuations in interest rates. The variable debt is indexed to the reference rate based on SOFR.

Likewise, most of the company's liquidity is denominated in US dollars and indexed to a return rate similar and with a similar fluctuation to the SOFR rate, which helps reduce exposure.

Rate Hedging Results:

During the period ended December 31, 2025, the Company did not recognize any losses for premiums paid. At the end of December of 2024, the Company did not recognize any losses for premiums paid.

As of December 31, 2025, the Company does not hold interest rate derivative positions corresponding to operating leases to fix the income of future plane arrivals. (US$4.68 million as of December 31, 2024).

As of December 31, 2025, the Company recognized an decrease in the right-of-use asset due to the expiration of derivatives for US$2.20 million associated with the aircraft lease. As of December 31, 2024, the Company recognized an increase in the right-of-use asset due to the expiration of derivatives for US$(0.1) million associated with the aircraft lease. On this same date, a lower depreciation expense of the right-of-use asset for US$2.0 million was recognized. At the end of December of 2024, the Company recognized US$1.9 million for this same concept.

As of December 31, 2025, the Company settled derivatives associated with hedges of leased aircraft for US$2.2 million. As of December 31, 2024, the Company settled derivatives associated with hedges of leased aircraft for US$0.1 million.

Sensitivity analysis:

The following table shows the sensitivity of changes in financial obligations that are not hedged against interest-rate variations. These changes are considered reasonably possible, based on current market conditions each date.

Increase (decrease) of future curve SOFR rate	Positions as of December 31, 2025 effect on Income (Loss) before taxes (MUS$)	Positions as of December 31, 2024 effect on Income (Loss) before tax (MUS$)
+100 basis points	-14.35	-9.28
-100 basis points	+14.35	+9.28

A large part of the derivatives of current rates are recorded as cash flow hedge contracts, therefore, a variation in interest rates has an impact on the market value of the derivatives, whose changes affect the equity of the entity.

Increase (decrease) interest rate curve	Positions as of December 31, 2025 effect on equity (MUS$)	Positions as of December 31, 2024 effect on equity (MUS$)
+100 basis points	—	+5.90
-100 basis points	—	-6.30

The calculations were made by vertically increasing (decreasing) 100 basis points of the interest rate curve, both scenarios being reasonably possible according to historical market conditions.

The sensitivity calculation hypothesis must assume that the forward curves of interest rates will not necessarily reflect the real value of the compensation of the flows. In addition, the interest rate structure is dynamic over time.

During the period ended December 31, 2025, the Company did not record any losses for ineffectiveness in the consolidated income statement for this type of coverage.

(b) Credit risk

Credit risk occurs when the counterparty does not comply with its obligations to the Company under a specific contract or financial instrument, resulting in a loss in the market value of a financial instrument (only financial assets, not liabilities). The customer portfolio as of December 31, 2025 has experienced an increase of 20% compared to the balance as of December 31, 2024, mainly due to an increase in passenger transportation operations (travel agencies and corporate) which increased by 22% in its sales, mainly affecting the payment methods credit card 22%, and cash sales 20%. In relation to the cargo business, it presented a decrease in its operations of 9% compared to December 2024. There was special consideration for the Expected Credit Loss calculation for the clients with balance at the year end that management considered risky. The Expected Credit Loss at the end of December 2025 had a decrease of 12% compared to the end of December 2024, due to the reduction of the portfolio resulting from recoveries and the application of write-offs during the period.

The Company is exposed to credit risk due to its operational activities and its financial activities, including deposits with banks and financial institutions, investments in other types of instruments, exchange rate transactions and derivatives contracts.

To reduce the credit risk related to operational activities, the company has implemented credit limits to limit the exposure of its debtors, which are permanently monitored for the LATAM network, when deemed necessary, agencies have been blocked for cargo and passenger businesses.

(i) Financial activities

Cash surpluses that remain after the financing of assets necessary for the operation are invested according to credit limits informed to the Company’s Board, mainly in time deposits with different financial institutions, private investment funds and short-term mutual funds. These investments are booked as Cash and cash equivalents.

In order to reduce counterparty risk and to ensure that the risk assumed is known and managed by the Company, investments are diversified among different banking institutions (both local and international). The Company evaluates the credit standing of each counterparty and the levels of investment, based on (i) its credit rating, and (ii) investment limits according to the Company’s level of liquidity. According to these two

parameters, the Company chooses the most restrictive parameter of the previous two and based on this, establishes limits for operations with each counterparty.

The Company has no guarantees to mitigate this exposure.

(ii) Operational activities

The Company has four large sales "clusters": travel agencies, cargo agents, airlines and credit-card administrators. The first three are governed by International Air Transport Association ("IATA"), international organization comprising most of the airlines that represent over 90% of scheduled commercial traffic and one of its main objectives is to regulate the financial transactions between airlines and travel agents and cargo. When an agency or airline does not pay their debt, it is excluded from operating with IATA's member airlines. In the case of credit-card administrators, they are fully guaranteed by 100% by the issuing institutions.

Under certain of the Company's credit card processing agreements, the financial institutions have the right to require that the Company maintain a reserve equal to a portion of advance ticket sales that have been processed by that financial institution, but for which the Company has not yet provided the air transportation. Additionally, the financial institutions have the ability to require additional collateral reserves or withhold payments related to receivables to be collected if increased risk is perceived related to liquidity covenants in these agreements or negative balances occur.

The exposure consists of the term granted, which fluctuates between 1 and 45 days.

One of the tools the Company uses for reducing credit risk is to participate in global entities related to the industry, such as IATA, Billing Settlement Plan ("BSP"), Cargo Account Settlement Systems ("CASS"), IATA Clearing House ("ICH") and banks (credit cards). These institutions fulfill the role of collectors and distributors between airlines and travel and cargo agencies. In the case of the Clearing House, it acts as an offsetting entity between airlines for the services provided between them. A reduction in term and implementation of guarantees has been achieved through these entities.

The sales invoicing of TAM Linhas Aéreas S.A. related with cargo agents for domestic transportation in Brazil is done directly by TAM Linhas Aereas S.A.

Credit quality of financial assets

The external credit evaluation system used by the Company is provided by IATA. Internal systems are also used for particular evaluations or specific markets based on trade reports available on the local market. The internal classification system is complementary to the external one, i.e. for agencies or airlines not members of IATA, the internal demands are greater.

To reduce the credit risk associated with operational activities, the Company has established credit limits to mitigate the exposure of their debtors which are monitored permanently . The bad-debt rate in the principal countries where the Company has a presence is insignificant.

(c) Liquidity risk

Liquidity risk represents the risk that the Company does not have sufficient funds to pay its obligations.

Due to the cyclical nature of its business, the operation and investment needs, along with the need for financing, the Company requires liquid funds, defined as Cash and cash equivalents plus other short-term financial assets, to meet its payment obligations.

The balance of liquid funds, future cash generation and the ability to obtain financing, provide the Company with alternatives to meet future investment and financing commitments.

As of December 31, 2025, the balance of liquid funds is US$2,150 million (US$1,958 million as of December 31, 2024), which are invested in short-term instruments through financial entities with a high credit rating classification.

As of December 31, 2025, LATAM maintains three Revolving Credit Facility for a total of US$1,850 million, one for an amount of US$800 million, another for an amount of US$750 million and the last one for US$300 million. The first two are fully available whilst the third has US$25 million undrawn and available. With this, the sum of the three committed credit lines amounts to a total of US$1,575 million. The first of these lines is secured by and subject to the availability of certain collateral (i.e. aircraft, engines and spare parts). The second one, is secured by certain intangibles assets of the Company, which are shared with both international bonds. The third is collateralized by spare engines. (See Note 31)

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2025
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Obligations with the public													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	3,159	6,266	6,266	202,439	218,130	164,600	To the expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	30,500	140,750	342,500	1,687,375	830,500	3,031,625	2,200,000	To the expiration	8.46	7.78
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US$	—	—	—	—	—	—	3	To the expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US$	5,370	15,576	40,835	40,993	81,342	184,116	146,535	Quarterly	5.38	5.38
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	5,307	15,611	40,740	52,876	—	114,534	99,775	Quarterly/Monthly	5.81	5.81
0-E	CCB	Ireland	US$	3,670	10,686	27,597	26,849	199,000	267,802	170,208	Quarterly	5.75	5.75
0-E	BOCOMM	Ireland	US$	6,149	18,209	46,836	44,371	248,051	363,616	242,188	Quarterly	5.83	5.83
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	5,463	16,383	43,668	16,557	—	82,071	78,956	Quarterly	2.03	1.79
0-E	NATIXIS	France	US$	14,707	43,262	108,256	50,467	34,705	251,397	218,473	Quarterly	5.39	5.39
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US$	4,378	13,063	310,081	—	—	327,522	275,012	To the expiration	5.94	5.94
Financial lease													
0-E	NATIXIS	France	US$	9,409	27,399	70,797	96,349	—	203,954	166,742	Quarterly	6.12	6.12
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	25,763	73,206	148,595	61,763	13,355	322,682	305,863	Quarterly	3.54	2.68
0-E	BOC AVIATION	U.S.A.	US$	1,438	4,175	11,172	11,187	49,887	77,859	52,500	Monthly	6.31	6.31
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US$	5,952	17,928	54,357	48,204	69,393	195,834	149,983	Monthly	10.46	10.46
	TOTAL			118,106	399,407	1,251,700	2,143,257	1,728,672	5,641,142	4,270,838			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2025
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Financial leases													
0-E	NATIXIS	France	US$	510	1,530	9,886	—	—	11,926	11,926	Quarterly	—	—
	TOTAL			510	1,530	9,886	—	—	11,926	11,926			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2025
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US$	174,401	577,354	1,272,385	1,027,954	1,829,616	4,881,710	3,574,027	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	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	—	—	—
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	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	—	—	—
			Other currency	173,295	4,172	—	—	—	177,467	177,467	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Qatar Airways	Qatar	US$	—	2,375	—	—	—	2,375	2,375	—	—	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	U.S.A	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 consolidated			2,979,235	1,025,334	2,602,046	3,222,827	3,690,760	13,520,202	10,768,178			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2 Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Obligations with the public													
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	2,970	5,889	5,889	167,830	182,578	147,217	To the expiration	2.00	2.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	—	203,875	407,750	1,107,750	1,455,125	3,174,500	2,100,000	To the expiration	10.69	9.71
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US$	—	—	—	—	6	6	3	To the expiration	1.00	1.00
Guaranteed obligations													
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	US$	5,996	17,263	45,343	43,928	104,940	217,470	159,624	Quarterly	6.03	6.03
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	5,770	17,015	43,945	41,683	33,697	142,110	115,727	Quarterly/ Monthly	7.73	7.73
0-E	BOCOMM	Ireland	US$	2,724	8,158	20,911	19,790	110,277	161,860	100,000	Quarterly	6.42	6.42
Other guaranteed obligation													
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	5,447	16,392	43,700	38,590	14	104,143	99,109	Quarterly	2.29	2.05
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US$	4,097	13,097	35,021	292,571	—	344,786	275,012	To the expiration	6.63	6.63
Financial lease													
0-E	NATIXIS	France	US$	10,319	29,916	77,088	112,238	24,493	254,054	191,383	Quarterly	6.73	6.73
0-E	US BANK	U.S.A.	US$	11,210	6,710	—	—	—	17,920	17,492	Quarterly	4.88	3.40
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	36,227	82,640	180,932	108,316	36,702	444,817	413,072	Quarterly	4.00	3.17
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	US$	5,981	18,001	51,307	60,431	86,947	222,667	161,870	Monthly	10.71	10.71
	TOTAL			87,771	416,037	911,886	1,831,186	2,020,031	5,266,911	3,780,509			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: TAM S.A. Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Financial leases													
0-E	NATIXIS	France	US$	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	13,966	Quarterly	—	—
	TOTAL			510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	13,966			

Class of liability for the analysis of liquidity risk ordered by date of maturity as of December 31, 2024
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. Tax No. 89.862.200-2, Chile.

Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total	Nominal value	Amortization	Annual	
												Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Lease Liability													
	AIRCRAFT	OTHERS	US$	144,076	507,305	1,171,362	958,537	1,718,984	4,500,264	3,174,757	—	—	—
	OTHER ASSETS	OTHERS	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	—	—	—
Trade and other accounts payables													
-	OTHERS	OTHERS	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	—	—	—
			Other currency	172,749	4,534	—	—	—	177,283	118,189	—	—	—
Accounts payable to related parties currents													
Foreign	Qatar Airways	Qatar	US$	—	3,576	—	—	—	3,576	3,576	—	—	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	U.S.A	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 consolidated			1,996,681	984,857	2,160,313	2,854,306	3,880,888	11,877,045	8,471,843			

The Company has fuel, interest rate and exchange rate hedging strategies involving derivatives contracts with different financial institutions.

As of December 31, 2025, the Company does not maintains guarantees corresponding to derivative transactions. At of December 31, 2024, the Company had guarantees for US$0.5 million corresponding to derivative transactions.

3.2. Capital risk management

The objectives of the Company, in relation to capital management are: (i) to meet the minimum equity requirements and (ii) to maintain an optimal capital structure.

The Company monitors contractual obligations and regulatory requirements in the different countries where the group's companies are domiciled to ensure faithful compliance with the minimum equity requirement, the most restrictive limit of which is to maintain positive liquid equity.

Additionally, the Company periodically monitors the short and long term cash flow projections to ensure that it has sufficient cash generation alternatives to meet future investment and financing commitments.

The Company's international credit rating is the result of its ability to meet its long-term financial commitments. As of December 31, 2025, The Company has a national scale rating of A with positive outlook by Fitch and a rating of A- with positive outlook by Feller. On an international scale, it has a rating of BB with a stable outlook by Standard & Poor's, a rating of Ba2 with a stable outlook by Moody's and a rating of BB with a positive outlook by Fitch.

3.3. Estimates of fair value.

At December 31, 2025, the Company maintained financial instruments that should be recorded at fair value. These are grouped into two categories:

1. Derivative financial instruments:

This category includes the following instruments:

- Fuel derivative contracts,
- Currency derivative contracts,
- Interest rate derivative contracts.

2. Financial Investments:

This category includes the following instruments:

- Investments in short-term Mutual Funds (cash equivalent).

The Company has classified the fair value measurement using a hierarchy that reflects the level of information used in the assessment. This hierarchy consists of 3 levels (I) fair value based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities, (II) fair value calculated through valuation methods based on inputs other than quoted prices included within level 1 that are observable for the asset or liability, either directly (that is, as prices) or indirectly (that is, derived from prices) and (III) fair value based on inputs for the asset or liability that are not based on observable market data.

The fair value of financial instruments traded in active markets, such as investments acquired for trading, is based on quoted market prices at the close of the period using the current price of the buyer. The fair value of financial assets not traded in active markets (derivative contracts) is determined using valuation techniques that maximize use of available market information. Valuation techniques generally used by the Company are quoted market prices of similar instruments and / or estimating the present value of future cash flows using forward price curves of the market at period end.

The following table shows the classification of financial instruments at fair value, depending on the level of information used in the assessment:

	As of December 31, 2025				As of December 31, 2024			
		Fair value measurements using values considered as				Fair value measurements using values considered as		
	Fair value	Level I	Level II	Level III	Fair value	Level I	Level II	Level III
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Assets								
Cash and cash equivalents	140,343	140,343	—	—	77,313	77,313	—	—
Short-term mutual funds	140,343	140,343	—	—	77,313	77,313	—	—
Other financial assets, current	16,699	—	16,699	—	15,565	—	15,565	—
Fair value interest rate derivatives	—	—	—	—	4,676	—	4,676	—
Fair value of fuel derivatives	14,009	—	14,009	—	7,747	—	7,747	—
Fair value of foreign currency derivative	2,690	—	2,690	—	3,142	—	3,142	—
Liabilities								
Other financial liabilities, current	—	—	—	—	—	—	—	—
Fair value of foreign currency derivatives	—	—	—	—	—	—	—	—

Additionally, at December 31, 2025, the Company has financial instruments which are not recorded at fair value. In order to meet the disclosure requirements of fair values, the Company has valued these instruments as shown in the table below:

	As of December 31, 2025		As of December 31, 2024	
	Book value	Fair value	Book value	Fair value
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Cash and cash equivalents	2,009,770	2,009,770	1,880,475	1,880,475
Cash on hand	2,059	2,059	1,885	1,885
Bank balance	761,242	761,242	664,173	664,173
Overnight	47,386	47,386	103,761	103,761
Time deposits	1,199,083	1,199,083	1,110,656	1,110,656
Other financial assets, current	53,845	53,845	51,730	51,730
Other financial assets	53,845	53,845	51,730	51,730
Trade debtors, other accounts receivable and Current accounts receivable	1,381,869	1,381,869	1,163,707	1,163,707
Accounts receivable from entities related, current	7	7	25	25
Other financial assets, non-current	52,139	52,139	53,772	53,772
Accounts receivable, non-current	13,950	13,950	12,342	12,342
Other current financial liabilities	745,303	922,837	635,213	837,181
Accounts payable for trade and other accounts payable, current	2,684,846	2,684,846	2,133,572	2,133,572
Accounts payable to entities related, current	7,707	7,707	12,875	12,875
Other financial liabilities, non current	7,343,223	7,058,956	6,515,238	6,361,620
Accounts payable, non current	471,208	471,208	491,762	491,762

The book values of accounts receivable and payable are assumed to approximate their fair values, due to their short-term nature. In the case of cash on hand, bank balances, overnight, time deposits and accounts payable, non-current, fair value approximates their carrying values.

The fair value of other financial liabilities is estimated by discounting the future contractual cash flows at the current market interest rate for similar financial instruments (Level II). In the case of Other financial assets, the valuation was performed according to market prices at period end. The book value of Other financial liabilities, current or non-current, do not include lease liabilities.

NOTE 4 - ACCOUNTING ESTIMATES AND JUDGMENTS

The Company has used estimates to value and record some of the assets, liabilities, revenue, expenses and commitments. Basically, these estimates refer to:

(a) Impairment of Intangible asset with indefinite useful life

Management conducts an impairment test annually or more frequently if events or changes in circumstances indicate potential impairment. For this assessment, the Company has determined the existence of a single CGU corresponding to Air Transport. An impairment loss is recognized for the amount by which the carrying amount of the cash generating unit (CGU) exceeds its recoverable amount.

The recoverable value of this cash-generating unit (CGU) has been determined based on value-in-use calculations. Management's value-in-use calculations included significant judgments and assumptions relating to revenue growth rates, exchange rates, discount rates, inflation rates, fuel price. The estimation of these assumptions requires significant judgment by management as these variables are inherently uncertain; however, the assumptions used are consistent with the Company's forecasts approved by management. Therefore, management evaluates and updates the estimates at least annually and as necessary in light of conditions that affect these variables. The main assumptions used as well as the corresponding sensitivity analyses are shown in Note 15.

(b) Depreciation expense and impairment of Properties, Plant and Equipment

The depreciation of assets is calculated based on a straight-line basis, except for certain technical components depreciated on cycles and hours flown. These useful lives are reviewed on an annual basis according to the Company's future economic benefits associated with them.

Changes in circumstances such as: technological advances, business model, planned use of assets or capital strategy may result in a useful life different from what has been estimated. When it is determined that the useful life of property, plant, and equipment must be reduced, as may occur in line with changes in planned usage of assets, the difference between the net book value and estimated recoverable value is depreciated, in accordance with the revised remaining useful life.

The residual values are estimated according to the market value that the assets will have at the end of their life. The residual value and useful life of the assets are reviewed, and adjusted if necessary, once a year. When the value of an asset is greater than its estimated recoverable amount, its value is immediately reduced to its recoverable amount.

The Company has concluded that the Properties, Plant and Equipment cannot generate cash inflows to a large extent independent of other assets, therefore the impairment assessment is made as an integral part of the only Cash Generating Unit maintained by the Company, Air Transport. The Company checks when there are signs of impairment, whether the assets have suffered any impairment losses at the Cash Generated Unit level.

(c) Recoverability of deferred tax assets

Management records deferred taxes on the temporary differences that arise between the tax bases of assets and liabilities and their amounts in the financial statements. Deferred tax assets on tax losses are recognized to the extent that it is probable that future tax benefits will be available to offset temporary differences.

The Company applies significant judgment in evaluating the recoverability of deferred tax assets. In determining the amounts of the deferred tax asset to be accounted for, management considers tax planning strategies, historical profitability, projected future taxable income (considering assumptions such as: growth rate, exchange rate, discount rate and fuel price consistent with those used in the impairment analysis of the group's cash-generating unit) and the expected timing of reversals of existing temporary differences.

(d) Air tickets sold that will not be finally used.

The Company records the sale of air tickets as deferred revenue. Ordinary revenue from the sale of tickets is recognized in the statement of income when the passenger transportation service is provided or expires due to non-use. The Company evaluates the probability of expiration of air tickets on a monthly basis, based on the history of use. A change in this probability could impact revenue in the period in which the change occurs and in future periods.

As of December 31, 2025, deferred revenues associated with air tickets sold amount to ThUS$2,323,221 (ThUS$2,012,661 as of December 31, 2024). A hypothetical change of one percentage point in the probability of expiration of up to ThUS$12,059 per month (ThUS$10,016 as of December 31, 2024).

(e) Valuation of the miles awarded to the holders of the loyalty programs, pending use - breakage.

As of December 31, 2025, deferred revenue associated with the LATAM Pass loyalty program from Spanish-speaking countries totalized ThUS$893,681 (ThUS$949,495 as of December 31, 2024). An hypothetical change of one percentage point in the probability of redemption would translate into a cumulative impact of ThUS$35,441 on the results of 2025 (ThUS$33,479 as of December 31, 2024). Deferred revenue associated with the LATAM Pass Brazil loyalty program totalized ThUS$280,182 as of December 31, 2025 (ThUS$203,058 as of December 31, 2024). An hypothetical change of one percentage point in the probability of redemption would result in an accumulated impact of ThUS$9,642 on the results of 2025 (ThUS$5,537 as of December 31, 2024).

Management, with the assistance of an external specialist, used statistical models to estimate the miles awarded that will not be redeemed by the program's members (breakage) which involved significant judgments and assumptions relating to the historical redemption and expiration activity and forecasted redemption and expiration patterns.

As of January 1, 2025, the LATAM Pass Brazil program has changed the denomination of its accumulation and redemption unit, adopting the name "LATAM Pass miles" instead of "LATAM Pass points."

(f) Legal Contingencies

In the case of known contingencies, the Company records a provision when it has a present obligation, whether legal or constructive, as a result of a past event, it is probable that an outflow of resources will be required to settle the obligation and a reliable estimate of the obligation amount can be made. The assessment of contingencies inherently involves the exercise of significant judgment and estimates of the outcome of future events, the likelihood of loss being incurred and when determining whether a reliable estimate of the loss can be made. The Company assesses its liabilities and contingencies based upon the best information available, uses the knowledge, experience and professional judgment to the specific characteristics of the known risks. This process facilitates the early assessment and quantification of potential risks in individual cases or in the development of contingent matters. If we are unable to reliably estimate the obligation or conclude no loss is probable but it is reasonably possible that a loss may be incurred, no provision is recorded but the contingency is disclosed in the notes to the consolidated financial statements.

Company recognized as the present obligation under an onerous contract as a provision when a contract under which the unavoidable costs of meeting the obligations under the contract exceed the economic benefits expected to be received under it.

(g) Leases

In year 2022, as a result of the arrival of new aircraft and the significant change in the flows of many current contracts, the Company evaluated the relevance in the current scenario of continuing to use the implicit rate, a methodology used in recent years, or whether it should in instead use a different approximation for calculating the rate. It was concluded that the implicit rate was not being able to reflect the economic environment in which the company operates, therefore it was not accurately representing the Company's indebtedness conditions. Because of this, all new contracts entered into from 2022 and all contracts that were modified from 2022 used the incremental rate. Existing contracts that remained unchanged continued using the original implicit discount rate.

(i) Discount rate

To determine the present value of lease payments, the Company uses the implicit rate in the contracts when it is easily determinable. Otherwise, it uses the lessee's estimated incremental borrowing rate, which is derived from the information available at the lease commencement date. We consider our recent debt issuances as well as publicly available data for instruments with similar characteristics when calculating our incremental borrowing rates. A one percentage point decrease in our estimate of the rates used in determining the current lease liabilities for the registered fleet as of December 31, 2025, would increase the lease liability by approximately US$132 million (US$119 million as of December 31, 2024).

(ii) Lease term

In determining the lease term, all facts and circumstances that create an economic incentive to exercise an extension option are considered. Extension options (or periods after termination options) are only included in the lease term if it is reasonably certain that the lease will be extended (or not terminated). This is reviewed if a significant event or significant change in circumstances occurs that affects this assessment and is within the lessee's control.

These estimates are made based on the best information available on the events analyzed.

In any case, it is possible that events that may take place in the future make it necessary to modify them in future periods, which would be done prospectively.

NOTE 5 - SEGMENT INFORMATION

As of December 31, 2025, the Company considers that it has a single operating segment, Air Transport. This segment corresponds to the route network for air transport and is based on the way in which the business is managed, according to the centralized nature of its operations, the ability to open and close routes, as well as reassignment (airplanes, crew, personnel, etc.) within the network, which implies a functional interrelation between all of them, making them inseparable. This segment definition is one of the most common in the worldwide airline industry.

The Company's revenues by geographic area are as follows:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Peru	1,285,674	1,127,532
Argentina	317,246	239,369
U.S.A.	1,446,087	1,324,008
Europe	1,100,178	957,042
Colombia	741,889	669,206
Brazil	6,098,633	5,512,471
Ecuador	390,575	364,960
Chile	2,121,331	1,927,847
Asia Pacific and rest of Latin America	763,443	710,608
Income from ordinary activities	14,265,056	12,833,043
Other operating income	229,934	200,669

The Company allocates revenues by geographic area based on the point of sale of the passenger ticket or cargo. Assets are composed primarily of aircraft and aeronautical equipment, which are used throughout the different countries, so it is not possible to assign a geographic area.

The Company has no customers that individually represent more than 10% of sales.

NOTE 6 - CASH AND CASH EQUIVALENTS

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Cash on hand	2,059	1,885
Bank balances (1)	761,242	664,173
Overnight	47,386	103,761
Total Cash	810,687	769,819
Cash equivalents		
Time deposits	1,199,083	1,110,656
Mutual funds	140,343	77,313
Total cash equivalents	1,339,426	1,187,969
Total cash and cash equivalents	2,150,113	1,957,788

(1) As of December 31, 2025, within the item bank balances are ThUS$702,802 related to banks accounts that pay interest to the Company for the daily or monthly balances (ThUS$590,463 as of December 31, 2024).

Cash and cash equivalents are denominated in the following currencies:

Currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Argentine peso	3,354	4,228
Brazilian real	645,620	347,041
Chilean peso	207,892	17,943
Colombian peso	36,212	19,042
Euro	20,350	15,721
US Dollar	1,181,897	1,508,548
Pound Sterling	2,174	2,069
Mexican peso	6,335	4,222
R.P. Chinese Yuan	18,781	21,585
Peruvian Sol	13,465	6,297
Other currencies	14,033	11,092
Total	2,150,113	1,957,788

NOTE 7 - FINANCIAL INSTRUMENTS

Financial instruments by category

As of December 31, 2025

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Cash and cash equivalents	2,009,770	140,343	—	2,150,113
Other financial assets, current	53,845	—	16,699	70,544
Trade and others accounts receivable, current	1,381,869	—	—	1,381,869
Accounts receivable from related entities, current	7	—	—	7
Other financial assets, non current	52,139	—	—	52,139
Accounts receivable, non current	13,950	—	—	13,950
Total	3,511,580	140,343	16,699	3,668,622

Liabilities	Measured at amortized cost	Hedge derivatives	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Other financial liabilities, current	745,303	—	745,303
Trade and others accounts payable, current	2,684,846	—	2,684,846
Accounts payable to related entities, current	7,707	—	7,707
Other financial liabilities, non-current	7,343,223	—	7,343,223
Accounts payable, non-current	471,208	—	471,208
Total	11,252,287	—	11,252,287

As of December 31, 2024

Assets	Measured at amortized cost	At fair value with changes in results	Hedge derivatives	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Cash and cash equivalents	1,880,475	77,313	—	1,957,788
Other financial assets, current	51,730	—	15,565	67,295
Trade and others accounts receivable, current	1,163,707	—	—	1,163,707
Accounts receivable from related entities, current	25	—	—	25
Other financial assets, non current	53,772	—	—	53,772
Accounts receivable, non current	12,342	—	—	12,342
Total	3,162,051	77,313	15,565	3,254,929

Liabilities	Measured at amortized cost	Hedge derivatives	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Other financial liabilities, current	635,213	—	635,213
Trade and others accounts payable, current	2,133,572	—	2,133,572
Accounts payable to related entities, current	12,875	—	12,875
Other financial liabilities, non-current	6,515,238	—	6,515,238
Accounts payable, non-current	491,762	—	491,762
Total	9,788,660	—	9,788,660

NOTE 8 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE CURRENT, AND NON-CURRENT ACCOUNTS RECEIVABLE

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Trade accounts receivable	1,364,217	1,132,923
Other accounts receivable	80,919	99,063
Total trade and other accounts receivable	1,445,136	1,231,986
Less: Expected credit loss	(49,317)	(55,937)
Total net trade and accounts receivable	1,395,819	1,176,049
Less: non-current portion – accounts receivable	(13,950)	(12,342)
Trade and other accounts receivable, current	1,381,869	1,163,707

The fair value of trade and other accounts receivable does not differ significantly from the book value.

To determine the expected credit losses, the Company groups accounts receivable for passenger and cargo transportation depending on the characteristics of shared credit risk and maturity.

	As of December 31, 2025			As of December 31, 2024		
Portfolio maturity	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision	Expected loss rate (1)	Gross book value (2)	Impairment loss Provision
	%	ThUS$	ThUS$	%	ThUS$	ThUS$
Up to date	1%	1,282,005	(10,115)	1%	961,457	(12,550)
From 1 to 90 days	1%	38,644	(545)	1%	122,350	(1,438)
From 91 to 180 days	25%	4,174	(1,047)	15%	6,510	(978)
From 181 to 360 days	35%	2,749	(965)	67%	4,960	(3,325)
Over 360 days	100%	36,645	(36,645)	100%	37,646	(37,646)
Total		1,364,217	(49,317)		1,132,923	(55,937)

(1) Corresponds to the consolidated expected rate of accounts receivable.
(2) The gross book value represents the maximum credit risk value of trade accounts receivables.

Currency balances composition of Trade and other accounts receivable and non-current accounts receivable are as follow:

Currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Argentine Peso	6,753	8,968
Brazilian Real	974,451	722,208
Chilean Peso	102,118	71,628
Colombian Peso	23,245	16,032
Euro	65,264	96,438
US Dollar	187,381	224,169
Australian Dollar	3,681	5,457
Japanese Yen	4,057	4,998
Pound Sterling	6,134	8,488
Other Currencies	22,735	17,663
Total	1,395,819	1,176,049

Movements of the expected credit losses of Trade accounts receivables are as follows:

	Opening balance	Write-offs	(Increase) Decrease	Closing balance
Periods	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	(64,778)	4,578	4,263	(55,937)
From January 1 to December 31, 2025	(55,937)	6,836	(216)	(49,317)

Once pre-judicial and judicial collection efforts are exhausted, the assets are written off against the allowance. The Company only uses the allowance method rather than direct write-off, to ensure control.

The historical and current renegotiations are not significant, and the policy is to analyze case by case to classify them according to the existence of risk, determining they need to be reclassified to pre-judicial collection accounts.

The maximum credit-risk exposure at the date of presentation of the information is the fair value of each one of the categories of accounts receivable indicated above.

	As of December 31, 2025			As of December 31, 2024		
	Gross exposure according to balance	Gross impaired exposure	Exposure net of risk concentrations	Gross exposure according to balance	Gross Impaired exposure	Exposure net of risk concentrations
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Trade accounts receivable	1,364,217	(49,317)	1,314,900	1,132,923	(55,937)	1,076,986
Other accounts receivable	80,919	—	80,919	99,063	—	99,063

There are no relevant guarantees covering credit risk and these are valued when they are settled; no materially significant direct guarantees exist. Existing guarantees, if appropriate, are made through IATA.

NOTE 9 - ACCOUNTS RECEIVABLE FROM/PAYABLE TO RELATED ENTITIES

(a) Accounts Receivable

Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
					ThUS$	ThUS$
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Related director	Chile	CLP	—	2
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Related director	Chile	CLP	—	21
76.115.378-1	Costa Verde Portafolio S.A.	Related director	Chile	CLP	7	2
	Total current assets				7	25

(b) Accounts payable

					Current liabilities	
Tax No.	Related party	Relationship	Country of origin	Currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
					ThUS$	ThUS$
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	US$	2,375	3,576
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A.	US$	5,332	9,299
	Total current liabilities				7,707	12,875

Transactions between related parties have been carried out on arm's length conditions between interested and duly-informed parties. The transaction terms for the liabilities of the year 2025 correspond from 30 days to 1 year of maturity, and the nature of the settlement of transactions are monetary.

NOTE 10 - INVENTORIES

The composition of Inventories is as follows:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Technical stock (*)	415,141	390,259
Non-technical stock (**)	43,425	48,271
Total	458,566	438,530

(*) Correspond to spare parts and materials that will be used in both own and third-party maintenance services.

(**) Consumables of on-board services, uniforms and other indirect materials

These are valued at their average acquisition cost net of their obsolescence provision according to the following detail:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Provision for obsolescence Technical stock	84,136	76,167
Provision for obsolescence Non-technical stock	8,991	8,700
Total	93,127	84,867

The resulting amounts do not exceed the respective net realization values.

As of December 31, 2025, the Company registered ThUS$295,782 (ThUS$281,792 for the year ended December 31, 2024), the income statements, mainly related to on-board consumption and maintenance, which is part of the Cost of sales.

NOTE 11 - OTHER FINANCIAL ASSETS

(a) The composition of other financial assets is as follows:

	Current Assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
(1) Other financial assets						
Deposits in guarantee (aircraft)	25,014	23,057	35,525	32,214	60,539	55,271
Guarantees for margins of derivatives	—	466	—	—	—	466
Other investments	—	—	493	493	493	493
Other guarantees given	28,831	28,207	16,121	21,065	44,952	49,272
Subtotal of other financial assets	53,845	51,730	52,139	53,772	105,984	105,502
(2) Hedging derivative asset						
Fair value of interest rate derivatives	—	4,676	—	—	—	4,676
Fair value of foreign currency derivatives	2,690	3,142	—	—	2,690	3,142
Fair value of fuel price derivatives	14,009	7,747	—	—	14,009	7,747
Subtotal of derivative assets	16,699	15,565	—	—	16,699	15,565
Total Other Financial Assets	70,544	67,295	52,139	53,772	122,683	121,067

(b) The balances composition by currencies of the Other financial assets are as follows:

Type of currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Brazilian real	14,076	13,323
Chilean peso	2,801	3,006
Colombian peso	806	1,216
Euro	4,657	4,646
U.S.A dollar	97,144	96,359
Other currencies	3,199	2,517
Total	122,683	121,067

(c) Hedge derivatives

Hedging operation

The fair values of net assets/ (liabilities), by type of derivative, of the contracts held as hedging instruments are presented below:

		As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
		ThUS$	ThUS$
Fuel options	(1)	14,009	7,747
Foreign currency derivative US$/ BRL$	(2)	2,690	3,142
Interest rate swaps	(3)	—	4,676

(1) Hedge significant variations in cash flows associated with market risk implicit in the changes in the price of future fuel purchases. These contracts are recorded as cash flow hedges.

(2) Hedge significant variations in expected cash flows associated with the market risk implicit in changes in exchange rates, particularly the US$/BRL. These contracts are recorded as cash flow hedge contracts.

(3) They cover significant variations in cash flows associated with the market risk implicit in increases in the SOFR interest rate for long-term loans originated by the operational leases. These contracts are recorded as cash flow hedging contracts.

The Company only maintains cash flow hedges. In the case of fuel and currency hedges, the cash flows subject to said hedges will occur and will impact results in the next 12 months from the date of the consolidated statement of financial position.

All hedging operations have been performed for highly probable transactions. See Note 3.

See Note 24 (g) for reclassification to profit or loss for each hedging operation and Note 17 (b) for deferred taxes related.

NOTE 12 - OTHER NON-FINANCIAL ASSETS

The composition of other non-financial assets is as follows:

	Current assets		Non-current assets		Total Assets	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
(a) Advance payments						
Aircraft insurance and other	29,541	31,465	—	—	29,541	31,465
Others	8,520	7,097	21,326	24,156	29,846	31,253
Subtotal advance payments	38,061	38,562	21,326	24,156	59,387	62,718
(b) Contract assets (1)						
GDS costs	24,205	23,078	—	—	24,205	23,078
Credit card commissions	43,238	33,590	—	—	43,238	33,590
Travel agencies commissions	11,081	8,898	—	—	11,081	8,898
Subtotal advance payments	78,524	65,566	—	—	78,524	65,566
(c) Other assets						
Sales tax	118,306	98,142	10,443	6,900	128,749	105,042
Other taxes	401	226	—	—	401	226
Contributions to the International Aeronautical Telecommunications Society ("SITA")	779	628	120	271	899	899
Contributions to Aeronautical Service Companies	—	—	60	60	60	60
Judicial deposits	—	537	61,568	58,029	61,568	58,566
Subtotal other assets	119,486	99,533	72,191	65,260	191,677	164,793
Total Other Non - Financial Assets	236,071	203,661	93,517	89,416	329,588	293,077

(1) Movement of Contracts assets:

	Initial balance	Activation	Cumulative translation adjustment	Amortization	Final balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	72,359	233,572	(6,177)	(234,188)	65,566
From January 1 to December 31, 2025	65,566	243,722	2,253	(233,017)	78,524

NOTE 13 - NON-CURRENT ASSETS AND DISPOSAL GROUP CLASSIFIED AS HELD FOR SALE

Non-current assets and disposal group classified as held for sale at December 31, 2025 and December 31, 2024, are detailed below:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Current assets		
Aircraft	10,338	29,063
Engines and rotables	—	75
Total	10,338	29,138

The balances are presented at the lower of book value and fair value less cost to sell. The fair value of these assets was determined based on quoted prices in active markets for similar assets or liabilities. This is a level II measurement as per the fair value hierarchy set out in Note 3.3 (2). There were no transfers between levels for recurring fair value measurements during the exercise.

Assets reclassified from Property, plant and equipment to Non-current assets or groups of assets for disposal classified as held for sale.

During 2020, 11 Boeing 767 aircraft were transferred from the property, plant and equipment to non-current assets item or groups of assets for disposal classified as held for sale. During 2021, the sale of 5 aircraft was completed. During the year 2022, the sale of 3 aircraft was completed and during the year 2023, the sale of 1 aircraft was completed. During 2025, the sale of 1 aircraft was completed.

During 2022, 28 Airbus A319 family aircraft were transferred from property, plant and equipment to non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US$345 million in expenses were recognized within results as part of Other gains (losses) to record these assets at their net realizable value. During 2023, the engines associated with these aircraft were added, generating additional adjustments of US$39 million, which were recorded in the result as part of Other gains (losses), in order to register these assets at their net realizable value. During the year 2024, the sale of 26 aircraft was completed. During 2025 the sale of 2 aircraft was completed.

During 2022, 6 aircraft and 8 engines of the Airbus A320 family were transferred from property, plant and equipment to non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. During 2022, the sale of 3 aircraft was completed. During 2023, the sale of 2 aircraft and 8 engines were completed. During 2024, the sale of 1 aircraft was completed. During 2022, adjustments for US$25 million of expenses were recognized to record these assets at their net realizable value. Since the fleet restructuring process had already been completed, these adjustments were recorded in results as part of Other expenses by function.

During 2023, 6 Airbus A320 aircraft were transferred from the property, plant, and equipment category to the non-current assets or asset groups held for sale category. Additionally, during 2023, adjustments of US$9 million in expenses were recognized to record these assets at their net realizable value. These adjustments were recorded in the results as part of Other expenses by function. During 2024, the sale of 6 aircraft was completed.

During 2023, 1 Boeing 767 family aircraft was transferred from Property, plant and equipment to non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale. Additionally, adjustments for US$3 million in expenses were recognized within results as part of Other expenses by function to record these assets at their net realizable value. As of 2024, the sale of 1 Boeing 767 family aircraft was completed.

During 2025, 1 land and 1 building were transferred from Property, plant and equipment to non-current assets or asset groups for disposal classified as held for sale, with their sale being finalized during this same period.

The detail of the fleet classified as non-current assets and disposal group classified as held for sale is as follows:

Aircraft	Model	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
Boeing 767	300F	1	2
Airbus A319 (*)	100	—	2
Total		1	4

(*) As of December 31, 2024, 6 Airbus A320 aircraft and 26 Airbus A319 aircraft were sold and incorporated into property, plant and equipment, as of December 31, 2025, 2 Airbus A319 aircraft were sold and incorporated into property, plant and equipment, as a result of a sale and lease contract (see Note 16).

NOTE 14 - INVESTMENTS IN SUBSIDIARIES

(a) Investments in subsidiaries

The Company has investments in companies recognized as investments in subsidiaries. All the companies defined as subsidiaries have been consolidated within the financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries. The consolidation also includes special-purpose entities.

Detail of significant subsidiaries:

Name of significant subsidiary	Country of incorporation	Functional currency	Ownership	
			As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Peru	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.	Brazil	BRL	100.00000	100.00000
ABSA Aerolimhas Brasileiras S.A.	Brazil	US$	100.00000	100.00000
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	PYG	94.98000	94.98000

The consolidated subsidiaries do not have significant restrictions for transferring funds to the parent company.

Summary financial information of significant subsidiaries

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2025						Statement of Income for the year ended December 31, 2025	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
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

Name of significant subsidiary	Statement of financial position as of December 31, 2024						Statement of Income for the year ended December 31, 2024	
	Total Assets	Current Assets	Non-current Assets	Total Liabilities	Current Liabilities	Non-current Liabilities	Revenue	Net Income/(loss)
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
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) Non-controlling interests

Equity	Tax No.	Country of origin	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
			%	%	ThUS$	ThUS$
Latam Airlines Perú S.A.	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	210	136
Aerovías de Integración Regional S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.77400	(5,579)	(5,517)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	(5,298)	(7,848)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	2,052	1,100
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	223	191
Total					(8,392)	(11,938)

Incomes	Tax No.	Country of origin	For the year ended December 31, 2025	For the year ended December 31, 2024	For the year ended December 31, 2025	For the year ended December 31, 2024
			%	%	ThUS$	ThUS$
Latam Airlines Perú S.A	Foreign	Peru	0.19000	0.19000	74	43
Aerovías de Integración Regional S.A.	Foreign	Colombia	0.77400	0.77400	(96)	(463)
Linea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Foreign	Colombia	9.54000	9.54000	2,550	573
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Foreign	Paraguay	5.02000	5.02000	1,014	321
Lan Cargo S.A. and Subsidiaries	93.383.000-4	Chile	0.10196	0.10196	35	(1)
Total					3,577	473

NOTE 15 - INTANGIBLE ASSETS OTHER THAN GOODWILL

The details of intangible assets are as follows:

	Classes of intangible assets (net)		Classes of intangible assets (gross)	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Airport slots	602,677	535,531	602,677	535,531
Loyalty program	193,247	171,717	193,247	171,717
Computer software	180,453	171,144	775,506	661,731
Developing software	147,728	119,376	147,728	119,376
Other assets	5,856	2,402	7,171	3,717
Total	1,129,961	1,000,170	1,726,329	1,492,072

a) Movement in Intangible assets other than goodwill:

	Computer software and others Net	Developing software	Airport slots	Loyalty program	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as of January 1, 2024	156,391	117,010	658,949	219,636	1,151,986
Additions	221	101,379	22,666	—	124,266
Withdrawals	(2)	(393)	—	—	(395)
Transfer software and others	96,098	(95,971)	—	—	127
Foreign exchange	(6,607)	(2,649)	(146,084)	(47,919)	(203,259)
Amortization	(72,555)	—	—	—	(72,555)
Closing balance as of December 31, 2024	173,546	119,376	535,531	171,717	1,000,170
Opening balance as of January 1, 2025	173,546	119,376	535,531	171,717	1,000,170
Additions	48	124,911	—	—	124,959
Withdrawals	(4)	(133)	—	—	(137)
Transfer software and others	100,090	(97,255)	—	—	2,835
Foreign exchange	3,851	832	67,146	21,530	93,359
Amortization	(91,225)	—	—	—	(91,225)
Closing balance as of December 31, 2025	186,306	147,731	602,677	193,247	1,129,961

The amortization of each period is recognized in the consolidated income statement within administrative expenses.

The cumulative amortization of computer software and others as of December 31, 2025 amounts to ThUS$596,368 (ThUS$491,902 as of December 31, 2024).

b) Impairment Test Intangible Assets with an indefinite useful life

As of December 31, 2025, the Company maintains only the CGU “Air Transport”.

The CGU “Air transport” considers the transport of passengers and cargo, both in the domestic markets of Chile, Peru, Argentina, Colombia, Ecuador and Brazil, as well as in a series of regional and international routes in America, Europe, Africa and Oceania.

As of December 31, 2025, in accordance with the accounting policy, the Company performed the annual impairment test.

The recoverable amount of the CGU was determined based on calculations of the value in use. These calculations use projections of 5 years of cash flows after taxes from the financial budgets approved by management. Cash flows beyond the budgeted period are extrapolated using growth rates and estimated average volumes, which do not exceed long-term average growth rates.

Management's cash flow projections included significant judgements and assumptions related to annual revenue growth rates, discount rate, inflation rates, the exchange rate and the price of fuel. The annual revenue growth rate is based on past performance and management's expectations of market development in each of the countries in which it operates. The discount rates used for the CGU "Air transport" are determined in US dollars, after taxes, and reflect specific risks related to the relevant countries of each of the operations. Inflation rates and exchange rates are based on the data available from the countries and the information provided by the Central Banks of the various countries where it operates, and the price of fuel is determined based on estimated levels of production, the competitive environment of the market in which they operate and their commercial strategy.

The recoverable values were determined using the following assumptions:

		CGU Air transport
Annual growth rate (Terminal)	%	0.0 – 4,6
Exchange rate	R$/US$	5,6 – 5,8
Discount rate based on the Weighted Average Cost of Capital (WACC)	%	8,0 – 10,0
Fuel Price	US$/barrel	90

The result of the impairment test, which includes a sensitivity analysis of its main variables, showed that the recoverable amount exceeded the book value of the cash-generating unit, and therefore no impairment was identified.

The CGU is sensitive to annual growth rates, discounts and exchange rates and fuel price. The sensitivity analysis included the individual impact of changes in critical estimates in determining recoverable amounts, namely:

	Increase WACC Maximum	Decrease rate Terminal growth Minimal	Increase fuel price Maximum US$/barrel
	%	%	
Air Transportation CGU	10.0	—	90

In none of the above scenarios an impairment of the cash-generating unit was identified.

NOTE 16 - PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

The composition by category of Property, plant and equipment is as follows:

	Gross Book Value		Accumulated depreciation		Net Book Value	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
a) Property, plant and equipment						
Construction in progress (1)	682,773	479,871	—	—	682,773	479,871
Land	39,778	39,818	—	—	39,778	39,818
Buildings	124,298	120,736	(66,759)	(60,313)	57,539	60,423
Plant and equipment	13,340,403	11,727,067	(5,691,286)	(5,085,126)	7,649,117	6,641,941
Own aircraft (3)	12,056,302	10,678,834	(5,405,503)	(4,831,914)	6,650,799	5,846,920
Other (2)	1,284,101	1,048,233	(285,783)	(253,212)	998,318	795,021
Machinery	26,081	24,005	(25,091)	(22,927)	990	1,078
Information technology equipment	169,597	158,900	(149,900)	(139,607)	19,697	19,293
Fixed installations and accessories	209,524	174,859	(142,509)	(126,886)	67,015	47,973
Motor vehicles	50,118	48,320	(44,668)	(42,323)	5,450	5,997
Leasehold improvements	255,494	236,509	(71,048)	(61,760)	184,446	174,749
Subtotal Properties, plant and equipment	14,898,066	13,010,085	(6,191,261)	(5,538,942)	8,706,805	7,471,143
b) Right of use						
Aircraft	6,636,160	5,810,997	(3,581,466)	(3,262,942)	3,054,694	2,548,055
Other assets	418,923	398,017	(233,408)	(230,518)	185,515	167,499
Subtotal Right of use	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) As of December 31, 2025, includes advances paid to aircraft and engine manufacturers for ThUS$616,569 (ThUS$452,765 as of December 31, 2024).

(2) Consider mainly rotables and tools.

(3) As of December 31, 2025 , were transferred from right-of-use assets to property, plant and equipment, 13 aircraft: 11 Airbus A321 for ThUS$255,200 and 2 Boeing B787-8 for ThUS$86.000. As of December 31, 2024 were transferred from right-of-use assets to property, plant and equipment, 9 aircraft, 3 Airbus A320 for ThUS$34,760 and 6 Boeing B777 for ThUS$296,198.

(a) Movement in the different categories of Property, plant and equipment:

	Construction in progress	Land	Buildings net	Plant and equipment net	Information technology equipment net	Fixed installations & accessories net	Motor vehicles net	Leasehold improvements net	Property, Plant and equipment net
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as January 1, 2024	258,246	44,244	67,558	6,236,344	17,342	54,410	351	213,430	6,891,925
Additions	20,754	—	—	1,215,040	9,669	421	—	8,289	1,254,173
Disposals	—	—	—	(2,940)	(8)	—	(2)	—	(2,950)
Retirements	—	—	—	(56,148)	(91)	(89)	—	—	(56,328)
Depreciation expenses	—	—	(3,992)	(771,104)	(5,724)	(8,877)	(65)	(9,790)	(799,552)
Foreign exchange	(1,354)	(4,426)	(3,143)	(108,966)	(1,780)	(5,401)	—	(39,593)	(164,663)
Other increases (decreases)	202,225	—	—	136,506	(115)	7,509	—	2,413	348,538
Changes, total	221,625	(4,426)	(7,135)	412,388	1,951	(6,437)	(67)	(38,681)	579,218
Closing balance as of December 31, 2024	479,871	39,818	60,423	6,648,732	19,293	47,973	284	174,749	7,471,143
Opening balance as of January 1, 2025	479,871	39,818	60,423	6,648,732	19,293	47,973	284	174,749	7,471,143
Additions	62,087	—	—	2,002,514	5,784	1,482	82	335	2,072,284
Disposals	—	—	(42)	(63,381)	(112)	—	—	—	(63,535)
Retirements	(8)	—	—	(117,315)	(215)	(164)	—	(184)	(117,886)
Depreciation expenses	—	—	(4,012)	(911,110)	(6,249)	(9,258)	(111)	(8,369)	(939,109)
Foreign exchange	(297)	1,649	1,423	55,918	1,206	3,643	34	17,903	81,479
Other increases (decreases)	141,120	(1,689)	(253)	39,849	(10)	23,339	61	12	202,429
Changes, total	202,902	(40)	(2,884)	1,006,475	404	19,042	66	9,697	1,235,662
Closing balance as of December 31, 2025	682,773	39,778	57,539	7,655,207	19,697	67,015	350	184,446	8,706,805

(b) Right of use assets:

	Aircraft	Others	Net right of use assets
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as January 1, 2024	2,145,082	54,123	2,199,205
Additions (*)	601,723	50,838	652,561
Depreciation expense	(284,234)	(27,315)	(311,549)
Cumulative translate adjustment	48	(8,317)	(8,269)
Other increases (decreases)	85,436	98,170	183,606
Total changes	402,973	113,376	516,349
Closing balance as of December 31, 2024	2,548,055	167,499	2,715,554
Opening balance as of January 1, 2025	2,548,055	167,499	2,715,554
Additions (*)	835,048	32,115	867,163
Depreciation expense	(395,227)	(28,863)	(424,090)
Cumulative translate adjustment	—	9,630	9,630
Other increases (decreases)	66,818	5,134	71,952
Total changes	506,639	18,016	524,655
Closing balance as of December 31, 2025	3,054,694	185,515	3,240,209

(*) As of December 31, 2024, the additions of 6 Airbus A320 aircraft and 26 Airbus A319 aircraft, as of December 31, 2025, the additions of 2 Airbus A319 aircraft, as a result of a sale and leaseback agreement.

(c) Fleet composition

		Aircraft included in Property, plant and equipment				Aircraft included as Rights of use assets				Total fleet	
Aircraft	Model	As of December 31, 2025		As of December 31, 2024		As of December 31, 2025		As of December 31, 2024		As of December 31, 2025	As of December 31, 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)	—		0	(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) Considers conversions from Boeing 767-300ER (passenger) to Boeing 767-300F (freighter) Aircraft.
(2) As of December 31, 2025, 13 aircraft from these fleets (11 Airbus A321 and 2 Boeing 787-8) were transferred from right-of-use assets to property, plant and equipment.As of December 31, 2024, 9 aircraft from these fleets (3 Airbus A320 and 6 Boeing B777) were transferred from right-of-use assets to property, plant and equipment.

(3) As of December 31, 2025, 3 A330-200 aircraft remain in the fleet under an operating lease with WAMOS.

As of December 31, 2024, the Company recorded 181 aircraft classified as right-of-use assets. On page 86 of the 2024 Integrated Annual Report submitted to the Financial Market Commission (CMF), this information was presented with the column headings for the fleet composition reversed. However, the information is correctly reported in the 2024 financial statements issued and attached to the annual report.

(d) Method used for the depreciation of Property, plant and equipment:

		Useful life (years)	
	Depreciation method	minimum	maximum
Buildings	Straight line without residual value	20	50
Plant and equipment	Straight line with residual value (*)	5	30
Information technology equipment	Straight line without residual value	5	10
Fixed installations and accessories	Straight line without residual value	10	10
Motor vehicle	Straight line without residual value	10	10
Leasehold improvements	Straight line without residual value	5	8
Assets for rights of use	Straight line without residual value	1	25

(*) A useful life of 25 years for the short-haul fleet and a range of 20 to 30 years for the long-haul fleet. Residual values are estimated based on the projected market value of the assets at the end of their lives.

(e) Additional information regarding Property, plant and equipment:

(i) Property, plant and equipment pledged as guarantee:

Description of Property, plant and equipment pledged as guarantee:

				As of December 31, 2025		As of December 31, 2024	
Guarantee agent (1)	Creditor company	Committed Assets	Fleet	Existing Debt	Book Value	Existing Debt	Book Value
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Wilmington	Wilmington Trust Company	Aircraft and engines	Boeing 777	99,775	160,418	115,727	132,643
Credit Agricole	Credit Agricole	Aircraft and engines	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	Aircraft and engines	Boeing 787	146,535	186,545	159,624	196,134
BOCOMM	BOCOMM	Aircraft and engines	Airbus A320N	242,188	254,760	—	—
CCB	CCB	Aircraft and engines	Airbus A320N	170,208	176,722	—	—
UMB Bank	Natixis	Aircraft and engines	Airbus A321	218,473	241,106	—	—
Total direct guarantee				1,152,191	1,197,024	642,034	495,251

(1) For syndicated loans, given their own characteristics, the guarantee agent is the representative of the creditors.

The amounts of the current debts are presented at their nominal value. The net book values correspond to the assets granted as collateral.

Additionally, there are indirect guarantees associated with assets booked within Property, Plant and Equipment whose total debt as of December 31, 2025, amounts to ThUS687,015 (ThUS$897,783 as of December 31, 2024). The book value of the assets with indirect guarantees as of December 31, 2025, amounts to ThUS$1,182,689 (ThUS$1,734,431 as of December 31, 2024).

As of December 31, 2025, the Company keeps valid letters of credit related to right of use assets according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Type	Value ThUS$	Release date
Empreendimientos Imobiliários	TAM Linhas Aéreas S.A.	One letter of credit	19,446	Apr 29, 2026
AerCap	LATAM Airlines Group S.A.	Six letters of credit	6,000	Jul 30, 2026
Aircastle	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	834	Dec 4, 2026
BOC Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Four letters of credit	3,216	Oct 21, 2026
Brophunding Aviation House	LATAM Airlines Group S.A.	Two letters of credit	2,000	Dec 4, 2026
Celestial Aviation Services	LATAM Airlines Group S.A.	Eight letters of credit	13,586	Jan 20, 2026
Celestial Aviation (48)	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	9,660	Aug 30, 2026
DAE Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	1,844	Dec 4, 2026
Dune Aviation (15)	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	733	Dec 3, 2026
GE Capital Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Nine letters of credit	2,827	Feb 5, 2026
GY Aviation Lease 1910	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	1,020	Oct 24, 2026
Jackson Square Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Four letters of credit	1,220	Dec 2, 2026
MAM Engine Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Eight letters of credit	1,420	Nov 17, 2026
Marinescu	LATAM Airlines Group S.A.	Four letters of credit	5,800	Sep 9, 2026
Maverick Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	2,359	Nov 14, 2026
Orix Aviation Systems	LATAM Airlines Group S.A.	One letter of credit	730	Nov 21, 2026
Pembroke Aircraft Leasing (1)	LATAM Airlines Group S.A.	Two letters of credit	1,496	Dec 3, 2026
PK AirFinance	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	1,560	Nov 5, 2026
SMBC Aviation Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	1,005	Oct 29, 2026
Star Rising Aviation (45)	LATAM Airlines Group S.A.	Five letters of credit	1,979	Oct 28, 2026
Avolon / UMB Bank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Three letters of credit	1,524	Aug 30, 2026
			80,259	

Creditors are presented under abbreviated denominations for presentation purposes.

(ii) Commitments and others

Fully depreciated assets and commitments for future purchases are as follows:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Gross book value of fully depreciated property, plant and equipment still in use	358,092	326,642
Commitments for the acquisition of aircraft (*)	21,276,000	20,400,000

(*) According to the manufacturer's price list.

Aircraft purchase commitments:

	Year of delivery				
Manufacturer	2026	2027	2028	2029-2030	Total
Airbus S.A.S.					
A320neo Family	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

As of December 31, 2025, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with Airbus S.A.S., 78 Airbus A320 family aircraft remain to be received, with deliveries between 2026 and 2030. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS$12,563,000.

As of December 31, 2025, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with Embraer S.A., 24 195-E2 aircraft remain to be received, with deliveries between 2026 and 2027. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS$2,392,000.

As of December 31, 2025, as a result of the different aircraft purchase contracts signed with The Boeing Company, 15 Boeing aircraft of the 787 with deliveries between 2028 and 2030, remain to be received. The approximate amount, according to manufacturer list prices, is ThUS$6,321,000.

The delivery dates of some of these aircraft could be modified as a result of the continuous discussions that are held with suppliers in the context of the current manufacturers' supply chain.

With respect to the purchase agreements entered into with EMBRAER S.A., it should be noted that the Purchase Agreement includes an order for 24 firm aircraft and 50 purchase options. Accordingly, the preceding paragraph refers exclusively to the 24 firm aircraft included in such agreement.

Aircraft operational lease commitments:

As of December 31, 2025, under various aircraft operating lease agreements entered into by the Company, the following fleet commitments are pending delivery:

- AerCap Holdings N.V.: 3 Boeing 787 Dreamliner aircraft, with deliveries scheduled in 2026.
- CDB Aviation Lease Finance DAC: 5 Airbus A320Neo family aircraft, with deliveries scheduled in 2026.
- Air Lease Corporation: 5 Airbus A321XLR model aircraft, with deliveries scheduled between 2027 and 2028.
- Wilmington Trust SP Services Limited: 6 Airbus A320Neo family aircraft, with deliveries scheduled in 2025.
- Oriental Leasing 63 Company Limited: 3 Airbus A320Neo family aircraft, with deliveries scheduled in 2026.

(iii) Capitalized interest costs with respect to Property, plant and equipment.

		For the year ended December 31,	
		2025	2024
Average rate of capitalization of capitalized interest costs	%	6.72	10.77
Costs of capitalized interest	ThUS$	29,627	27,506

NOTE 17 - CURRENT AND DEFERRED TAXES

In the year ended December 31, 2025, the income tax provision was calculated and recorded, applying the semi-integrated tax system and a rate of 27%, based on the provisions of the Law. No. 21,210, published in the Official Gazette of the Republic of Chile, dated February 24, 2020, which updates the Tax Legislation.

The net result for deferred tax corresponds to the variation of the period, of the assets and liabilities for deferred taxes generated by temporary differences and tax losses.

For the permanent differences that give rise to a book value of assets and liabilities other than their tax value, no deferred tax has been recorded since they are caused by transactions that are recorded in the financial statements and that will have no effect on income tax expense.

(a) Current taxes

(a.1) The composition of the current tax assets is the following:

	Current assets		Non-current assets		Total assets	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Provisional monthly payments (advances)	31,105	14,616	—	—	31,105	14,616
Other recoverable credits	44,599	25,659	—	—	44,599	25,659
Total current tax assets	75,704	40,275	—	—	75,704	40,275

(a.2) The composition of the current tax liabilities are as follows:

		Current liabilities		Non-current liabilities		Total liabilities	
		As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
		ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Income tax provision	(*)	31,950	6,281	—	—	31,950	6,281
Total current tax liabilities		31,950	6,281	—	—	31,950	6,281

(*) As of December 31, 2025, a tax credit for foreign taxes was generated in Holdco I S.A. for ThUS$9,489 and in LATAM Airlines Group S.A. for ThUS$75,201. These credits, which result from the dividends distributed by TAM S.A. during 2025, may be applied against the corporate income tax once all tax losses have been used. Since LATAM Airlines Group S.A. has tax losses and these credits are recognized to the extent that the realization of the corresponding tax benefit in the future is probable, the Company did not to recognize such credits.

(b) Deferred taxes

The balances of deferred tax are the following:

	Assets		Liabilities	
Concept	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Properties, Plants and equipment	(822,553)	(821,883)	51,410	53,543
Assets by right of use	(854,709)	(720,694)	49	109
Lease Liabilities	1,001,622	892,657	(113)	(113)
Amortization	(108,451)	(101,193)	—	—
Provisions	118,404	80,355	82,348	76,280
Tax losses	670,413	664,990	(75,847)	(68,493)
Intangibles	—	—	264,333	234,854
Other	16,372	16,317	16,494	16,497
Total	21,098	10,549	338,674	312,677

The balance of deferred tax assets and liabilities are composed primarily of temporary differences to be reversed in the long term.

Movements of Deferred tax assets and liabilities:

(b.1) From January 1 to December 31, 2024

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Property, plant and equipment	(1,011,881)	136,455	—	—	(875,426)
Assets for right of use	(586,011)	(134,792)	—	—	(720,803)
Lease Liabilities	792,855	99,915	—	—	892,770
Amortization	(112,012)	10,819	—	—	(101,193)
Provisions	141,318	(138,152)	909	—	4,075
Revaluation of financial instruments	(889)	889	—	—	—
Tax losses (*)	699,584	33,899	—	—	733,483
Intangibles	(300,359)	496	—	65,009	(234,854)
Others	(182)	2	—	—	(180)
Total	(377,577)	9,531	909	65,009	(302,128)

(b.2) From January 1 to December 31, 2025

	Opening balance Assets/ (liabilities)	Recognized in consolidated income	Recognized in comprehensive income	Exchange rate variation	Ending balance Asset (liability)
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Property, plant and equipment	(875,426)	1,463	—	—	(873,963)
Assets for right of use	(720,803)	(133,955)	—	—	(854,758)
Lease Liabilities	892,770	108,965	—	—	1,001,735
Amortization	(101,193)	(7,258)	—	—	(108,451)
Provisions	4,075	31,319	662	—	36,056
Tax losses (*)	733,483	12,777	—	—	746,260
Intangibles	(234,854)	(507)	—	(28,972)	(264,333)
Others	(180)	58	—	—	(122)
Total	(302,128)	12,862	662	(28,972)	(317,576)

(*) Unrecognized deferred tax assets:

Deferred tax assets are recognized to the extent that it is probable that sufficient taxable profits will be generated in the future. In total the Company has not recognized deferred tax assets for ThUS$2,914,298 at December 31, 2025 (ThUS$3,263,150 as of December 31, 2024) which include deferred tax assets related to negative tax results of ThUS$10,460,187 at December 31, 2025 (ThUS$11,736,014 at December 31, 2024).

(Expenses) / Income from deferred taxes and income tax:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Income tax (expense)/benefit		
Current tax (expense) benefit	(167,919)	(26,263)
Total current tax (expense) benefit	(167,919)	(26,263)
Deferred income taxes		
(Expense)/benefit for deferred tax recognition for tax losses (*)	—	243
Deferred income for relative taxes to the creation and reversal of temporary differences	12,862	9,531
Total deferred income tax	12,862	9,774
Income tax (expense)/benefit	(155,057)	(16,489)

Income tax (expense) / Income benefit:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Current tax (expense) benefit, foreign	(156,303)	(54,190)
Current tax (expense) benefit, domestic	(11,616)	27,927
Total current tax (expense) benefit	(167,919)	(26,263)
Foreign Deferred tax (expense) benefit, for tax losses compensation (*)	—	243
Deferred tax (expense) benefit, foreign	4,994	5,553
Deferred tax (expense) benefit, domestic	7,868	3,978
Total deferred tax (expense)benefit	12,862	9,774
Income tax (expense)/benefit	(155,057)	(16,489)

(*) As a result of an agreement reached with the Brazilian tax authority, in the 2024 TAM Linhas Aereas S.A. was authorized to use part of its available tax losses to pay some tax contingencies. As the company does not recognize a deferred tax asset for its available tax losses, it was necessary to register an income in order to write off the liability previously recognized regarding the relevant tax contingencies.

Income before tax from the Chilean legal tax rate (27% as of December 31, 2025 and 2024)

	For the year ended December 31,		For the year ended December 31,	
	2025	2024	2025	2024
	ThUS$	ThUS$	%	%
Income tax benefit/(expense) using the legal tax rate	(437,027)	(268,362)	(27.00)	(27.00)
Tax effect of rates in other jurisdictions	(49,968)	(46,580)	(3.09)	(4.69)
Tax effect of non-taxable income	7,819	81,612	0.48	8.21
Tax effect of disallowable expenses	(19,016)	(12,780)	(1.17)	(1.29)
Other increases (decreases):				
Derecognition of deferred tax liabilities for early termination of aircraft financing	20,982	37,793	1.30	3.80
Unrecognised deferred tax	293,388	159,430	18.13	16.04
Other increases (decreases)	28,765	32,398	1.77	3.27
Total adjustments to tax expense using the legal rate	281,970	251,873	17.42	25.34
Income tax benefit/(expense) using the effective rate	(155,057)	(16,489)	(9.58)	(1.66)

Deferred taxes related to items charged to equity:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Aggregate deferred taxation of components of other comprehensive income	662	909

NOTE 18 - OTHER FINANCIAL LIABILITIES

The composition of other financial liabilities is as follows:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Current		
(a) Interest bearing loans	314,681	271,753
(b) Lease Liability	430,622	363,460
Total current	745,303	635,213
Non-current		
(a) Interest bearing loans	3,980,984	3,516,117
(b) Lease Liability	3,362,239	2,999,121
Total non-current	7,343,223	6,515,238

(a) Interest bearing loans

Obligations with credit institutions and debt instruments:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Current		
Guaranteed obligations (4)(5)	47,466	34,083
Other guaranteed obligations (1) (6)	70,805	23,682
Subtotal bank loans	118,271	57,765
Obligation with the public (2) (3)	56,172	46,256
Financial leases (7)	140,238	167,732
Total current	314,681	271,753
Non-current		
Guaranteed obligations (4) (5)	610,169	339,960
Other guaranteed obligations (1) (6)	500,394	351,069
Subtotal bank loans	1,110,563	691,029
Obligation with the public (2) (3)	2,321,606	2,193,047
Financial leases (7)	548,815	632,041
Total non-current	3,980,984	3,516,117
Total obligations with financial institutions	4,295,665	3,787,870

(1) The Company has three committed credit lines, or "Revolving Credit Facilities (RCF)," which are secured. As of July 15, 2024, two credit lines were amended and extended until July 2029, with amounts of US$800 million and US$750 million, respectively. Then, as of November 4, 2024 a third credit line was made available:

(a) The first committed credit line, or "RCF I," amounting to US$800 million, is secured by aircraft, engines, and spare parts. This credit line is fully available as of December 31, 2025.

(b) The second committed credit line, or "RCF II," amounting to US$750 million, is secured by intangible assets primarily related to the FFP business (LATAM Pass loyalty program), as well as intellectual property and certain LATAM trademarks. This credit line is fully available as of December 31, 2025.

(c)On November 4, 2024, the Company obtained a new credit line under a "Spare Engine Facility" for US$300 million (US$275 million drawn as of December 31, 2025), maturing on November 4, 2028. This amount was used to repay the previous "Spare Engine Facility" for US$275 million, maturing on November 3, 2027. This financing includes a minimum liquidity covenant, which requires the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million, and an additional covenant, measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A., with a minimum combined level of US$400 million. If these covenants are not met, the obligations could be accelerated, at the creditors' request, to short-term obligations. As of December 31, 2025, the Company complies with the aforementioned minimum liquidity covenants.

(2) As of October 15, 2024, the Company issued, placed, and received funds from international markets through guaranteed bonds amounting to US$1.4 billion, with an annual interest rate of 7.875% and maturing in 2030 (the "2030 Notes"), issued under Rule 144-A and Regulation S of the United States Securities and Exchange Commission, pursuant to the United States Securities Act of 1933 (the "US Securities Act"). During the quarter ended December 31, 2025, the 2030 Notes included a minimum liquidity covenant, which required

the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million. If this covenant is not met, the obligations could be accelerated at the creditors' request to become short-term obligations. As of December 31, 2025, the Company is in compliance with the aforementioned minimum liquidity covenant.

(3) On July 7, 2025, the Company issued, placed, and received funds from the international markets through the issuance of secured bonds for a total principal amount of US$800 million, bearing an annual interest rate of 7.625% and maturing in 2031 (the "2031 Notes"), pursuant to Rule 144A and Regulation S of the U.S. Securities and Exchange Commission under the U.S. Securities Act of 1933 (the "U.S. Securities Act"). During the quarter ended December 31, 2025, the 2031 Notes included a minimum liquidity covenant, which required the Company to maintain minimum liquidity, measured at the consolidated level (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million. If this covenant is not met, the obligations could be accelerated at the creditors' request to become short-term obligations. As of December 31, 2025, the Company is in compliance with the aforementioned minimum liquidity covenant.

(4) On December 23 and 30, 2024, two A320neo aircraft were delivered by Airbus. These aircraft were purchased through aircraft financing of US$50 million each, with Bank of Communications Co., Ltd. ("BOCOMM") as the counterparty. Then, on March 25, 2025, one more A320neo was received with the same conditions and same counterparty. On May 6 and June 21, 2025, the last two A320neo aircraft were delivered by Airbus. These aircraft were financed through aircraft financing with Bank of Communications Co., Ltd. ("BOCOMM") for the same amount.

(5) On June 16, 2025, one A321neo aircraft was delivered by Airbus. This aircraft was purchased through aircraft financing of US$57 million with China Construction Bank Aviation Capital DAC ("CCB") as the counterparty. This delivery represents the first of five aircraft to be acquired under these terms and with this counterparty. Then, on October 15 and on December 22, 2025, two more A321neo aircraft were received with the same conditions and same counterparty. These deliveries represent the second and third of five aircraft to be acquired under these terms and with this counterparty.

(6) On June 27, 2025, a secured financing agreement was executed for 11 owned A321 model aircraft. The total amount of this aircraft financing was US$242 million, with Natixis and Sumitomo Mitsui Banking Corporation ("SMBC") as counterparties.

(7) On October 9, 2025, one A320neo aircraft was delivered by Airbus. This aircraft was purchased through aircraft financing of US$52.5 million with BOC Aviation Limited ("BOC") as the counterparty. This delivery represents the first of three aircraft to be acquired under these terms and with this counterparty.

Balances by currency of interest bearing loans are as follows:

Currency	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Chilean peso (U.F.)	165,158	147,716
US Dollar	4,130,507	3,640,154
Total	4,295,665	3,787,870

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2025
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

				Nominal values							Accounting values						Annual	
Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Obligations with the public																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	164,400	164,400	—	558	—	—	164,600	165,158	At Expiration	2.00	2.00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	—	—	—	1,400,000	800,000	2,200,000	31,112	24,502	—	1,373,868	783,135	2,212,617	At Expiration	8.46	7.78
Guaranteed obligations																		
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	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	Quarterly	5.38	5.38
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	4,062	12,311	34,050	49,352	—	99,775	4,062	12,311	34,050	49,351	—	99,774	Quarterly/Monthly	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	Quarterly	5.83	5.83
0-E	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	Quarterly	5.75	5.75
Other guaranteed obligations																		
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Quarterly	1.00	1.00
0-E	JP MORGAN CHASE	U.S.A.	US$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Quarterly	0.63	0.63
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US$	—	—	275,012	—	—	275,012	2,719	—	272,829	—	—	275,548	At Expiration	5.94	5.94
0-E	NATIXIS	U.S.A.	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	Quarterly	5.39	5.39
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	5,094	15,417	42,124	16,321	—	78,956	5,317	15,417	42,124	16,321	—	79,179	Quarterly	2.03	1.79
Financial leases																		
0-E	NATIXIS	France	US$	6,824	20,707	56,972	82,239		166,742	8,106	20,707	56,646	82,147		167,606	Quarterly	6.12	6.12
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	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	Quarterly	3.54	2.68
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	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	Monthly	10.46	10.46
0-E	BOC Aviation	U.S.A.	US$	592	1,832	5,327	6,038	38,711	52,500	1,364	1,832	5,197	5,950	38,404	52,747	Quarterly	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			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2025
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

				Nominal values						Accounting values							Annual	
	Tax No.	Creditor Country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Financial lease																		
0-E	NATIXIS	France	US$	510	1,530	9,886	—	—	11,926	510	1,530	9,886	—	—	11,926	Quarterly	—	—
	Total			510	1,530	9,886	—	—	11,926	510	1,530	9,886	—	—	11,926			
	Total consolidated			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			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2024
Debtor: LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, Tax No. 89.862.200-2, Chile.

				Nominal values						Accounting values							Annual	
Tax No.	Creditor	Creditor country	Currency	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value	Amortization	Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Obligations with the public																		
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	147,217	147,217	—	499	—	—	147,217	147,716	At Expiration	2.00	2.00
97.036.000- K	SANTANDER	Chile	US$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	At Expiration	1.00	1.00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	US$	—	—	—	700,000	1,400,000	2,100,000	—	45,757	—	678,079	1,367,748	2,091,584	At Expiration	10.69	9.71
Guaranteed obligations																		
0-E	BNP PARIBAS	U.S.A.	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	Quarterly	6.03	6.03
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	U.S.A.	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	Quarterly/ Monthly	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	Quarterly	6.42	6.42
Other guaranteed obligations																		
0-E	CITIBANK	U.S.A.	US$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Quarterly	1.00	1.00
0-E	JP MORGAN CHASE	U.S.A.	US$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Quarterly	0.63	0.63
0-E	CREDIT AGRICOLE	France	US$	—	—	—	275,012	—	275,012	3,020	—	—	272,112	—	275,132	At Expiration	6.63	6.63
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	US$	5,005	15,147	41,385	37,572	—	99,109	5,284	15,147	41,385	37,572	—	99,388	Quarterly	2.29	2.05
Financial leases																		
0-E	NATIXIS	France	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	Quarterly	6.73	6.73
0-E	US BANK	U.S.A.	US$	10,972	6,520	—	—	—	17,492	11,147	6,217	—	—	—	17,364	Quarterly	4.88	3.40
0-E	EXIM BANK	U.S.A.	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	Quarterly	4.00	3.17
0-E	BANK OF UTAH	U.S.A.	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	Monthly	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			

Interest-bearing loans due in installments to December 31, 2024
Debtor: TAM S.A. and Subsidiaries, Tax No. 02.012.862/0001-60, Brazil

Tax No.		Creditor Country	Currency	Nominal values						Accounting values						Amortization	Annual	
				Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total nominal value	Up to 90 days	More than 90 days to one year	More than one to three years	More than three to five years	More than five years	Total accounting value		Effective rate	Nominal rate
				ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$		%	%
Financial lease																		
0-E	NATIXIS	France	US$	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	Quarterly	—	—
	Total			510	1,530	4,080	7,846	—	13,966	510	1,530	4,080	7,846	—	13,966			
	Total consolidated			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) Lease Liability:

The movement of the lease liabilities corresponding to the year reported are as follow:

	Aircraft	Others	Lease Liability Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as January 1, 2024	2,894,198	73,796	2,967,994
New contracts	576,182	69,061	645,243
Lease termination	(72,266)	(540)	(72,806)
Renegotiations	96,155	70,670	166,825
Payments	(605,584)	(26,630)	(632,214)
Accrued interest	288,165	25,391	313,556
Exchange differences	(2,090)	(3,082)	(5,172)
Cumulative translation adjustment	—	(9,679)	(9,679)
Other increases (decreases)	—	(11,166)	(11,166)
Changes	280,562	114,025	394,587
Closing balance as of December 31, 2024	3,174,760	187,821	3,362,581
Opening balance as of January 1, 2025	3,174,760	187,821	3,362,581
New contracts	815,796	22,012	837,808
Lease termination	(210,868)	(8)	(210,876)
Renegotiations	227,117	18,418	245,535
Payments	(731,902)	(42,618)	(774,520)
Accrued interest	292,381	19,750	312,131
Exchange differences	6,747	8,544	15,291
Cumulative translation adjustment	—	4,911	4,911
Changes	399,271	31,009	430,280
Closing balance as of December 31, 2025	3,574,031	218,830	3,792,861

The Company recognizes interest payments related to lease liabilities in the consolidated result under Finance costs (See Note 26(c)). The weighted average discount rates for calculation of lease liability are as follows.

	Discount rate December 2025	Discount rate December 2024
Aircraft	8.74%	9.09%
Others	8.87%	8.78%

NOTE 19 - TRADE AND OTHER ACCOUNTS PAYABLES

The composition of Trade and other accounts payables is as follows:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Current		
(a) Trade and other accounts payables	2,076,314	1,761,814
(b) Accrued liabilities	608,532	371,758
Total trade and other accounts payables	2,684,846	2,133,572

(a) Trade and other accounts payable:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Trade creditors	1,676,218	1,409,894
Other accounts payable	400,096	351,920
Total	2,076,314	1,761,814

The details of Trade and other accounts payables are as follows:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Maintenance and technical purchases	448,927	380,853
Boarding Fees	318,024	268,353
Aircraft Fuel	261,700	220,343
Handling and ground handling	214,411	122,721
Airport charges and overflight	117,364	157,691
Leases, maintenance and IT services	114,043	121,901
Other personnel expenses	99,187	106,277
Professional services and advisory	89,082	77,548
Services on board	80,086	72,902
Marketing	57,903	46,751
Crew	40,765	20,560
Air companies	32,817	9,778
Agencies sales commissions	29,478	15,649
Aircraft Insurance	9,553	16,756
Others	162,974	123,731
Total trade and other accounts payables	2,076,314	1,761,814

(b) Liabilities accrued:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Aircraft and engine maintenance	191,524	74,874
Accrued personnel expenses	104,504	86,743
Accounts payable to personnel (1)	275,358	183,153
Others accrued liabilities	37,146	26,988
Total accrued liabilities	608,532	371,758

(1) Participation in profits and bonuses (Note 22 letter b).

NOTE 20 - OTHER PROVISIONS

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Provision for contingencies (1)						
Tax contingencies	1,722	11,536	330,955	313,165	332,677	324,701
Civil contingencies	5,052	1,173	169,732	124,411	174,784	125,584
Labor contingencies	1,639	1,512	160,105	174,035	161,744	175,547
Other	—	—	11,181	9,908	11,181	9,908
Provision for European Commission investigation (2)	—	—	2,638	2,327	2,638	2,327
Total other provisions (3)	8,413	14,221	674,611	623,846	683,024	638,067

(1) Provisions for contingencies:

The tax contingencies correspond to litigation and tax criteria related to the tax treatment applicable to direct and indirect taxes, which are found in both administrative and judicial stage.

The civil contingencies correspond to different demands of civil order filed against the Company.The labor contingencies correspond to different demands of labor order filed against the Company.

Provisions are recognized in the consolidated income statement in administrative expenses or tax expenses, as appropriate.

The Company maintains other judicial processes, individually and cumulatively, do not have a significant impact on these financial statements.

(2) Provision made for proceedings brought by the European Commission for possible breaches of free competition in the freight market.

(3) Total other provision as of December 31, 2025, and December 31, 2024, include the fair value of the contingencies arising at the time of the business combination with TAM S.A and subsidiaries,with a probability of loss under 50%, which are not recognized in the normal course of IFRS Accounting Standards application and which only in the context of a business combination should be recognized under IFRS Accounting Standards.

Movement of provisions:

	Legal claims (1)	European Commission Investigation (1)	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as January 1, 2024	939,331	2,477	941,808
Increase in provisions	448,338	—	448,338
Provision used	(92,729)	—	(92,729)
Difference by subsidiaries conversion	(143,057)	—	(143,057)
Reversal of provision	(508,907)	—	(508,907)
Exchange difference	(7,236)	(150)	(7,386)
Closing balance as of December 31, 2024	635,740	2,327	638,067
Opening balance as of January 1, 2025	635,740	2,327	638,067
Increase in provisions	269,985	5	269,990
Provision used	(94,853)	—	(94,853)
Difference by subsidiaries conversion	12,346	—	12,346
Reversal of provision	(144,773)	—	(144,773)
Exchange difference	1,941	306	2,247
Closing balance as of December 31, 2025	680,386	2,638	683,024

(1) See details of litigation and government investigations with a material impact in Note 30.

NOTE 21 - OTHER NON-FINANCIAL LIABILITIES

	Current liabilities		Non-current liabilities		Total Liabilities	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Deferred revenue (1)(2)	3,580,317	3,118,099	—	140,244	3,580,317	3,258,343
Sales tax	32,162	14,566	—	—	32,162	14,566
Retentions	150,794	48,383	—	—	150,794	48,383
Other taxes	7,215	6,332	—	—	7,215	6,332
Dividends payable	37,995	293,092	—	—	37,995	293,092
Other sundry liabilities	7,692	8,208	—	—	7,692	8,208
Total other non-financial liabilities	3,816,175	3,488,680	—	140,244	3,816,175	3,628,924

Deferred Revenue Movement

	Deferred revenue							
	Initial balance	(1) Recognition	Use	Loyalty program (Award and redeem)	Expiration of tickets	Translation Difference	Others provisions	Final balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	3,393,600	15,679,754	(15,073,167)	(126,564)	(347,873)	(260,364)	(7,043)	3,258,343
From January 1 to December 31, 2025	3,258,343	17,264,291	(16,738,516)	21,311	(354,001)	124,933	3,956	3,580,317

(1) The balance includes mainly, deferred revenue for services not provided as of December 31, 2025 and December 31, 2024 and for the frequent flyer LATAM Pass program.

LATAM Pass is LATAM's frequent flyer program that allows rewarding the preference and loyalty of its customers with multiple benefits and privileges, through the accumulation of miles that can be exchanged for tickets or for a varied range of products and services. Clients accumulate miles LATAM Pass every time they fly in LATAM and other airlines associated with the program, as well as by buying in stores or use the services of a vast network of companies that have agreements with the program around the world.

(2) As of December 31, 2025, Deferred Income includes Th US$28.452 (ThUS$35.615 as of December 31, 2024) related to the compensation from Delta Air Lines, Inc., which is recognized in the income statement based on the estimation of income differentials until until the end of the implementation of the strategic alliance.

NOTE 22 - EMPLOYEE BENEFITS

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Retirements payments	95,768	71,296
Resignation payments	6,424	7,048
Other obligations	79,387	89,083
Total liability for employee benefits	181,579	167,427

(a) The movement in retirements, resignations and other obligations:

	Opening balance	Increase (decrease) current service provision	Benefits paid	Actuarial (gains) losses	Currency translation	Closing balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	122,618	88,112	(10,778)	(21,769)	(10,756)	167,427
From January 1 to December 31, 2025	167,427	17,457	(11,465)	17,216	(9,056)	181,579

The main assumptions used in the calculation of the provision in Chile are presented below:

Assumptions	For the year ended December 31, 2025	2024
Discount rate	5.41 %	5.92 %
Expected rate of salary increase	3.00 %	3.00 %
Rate of turnover	2.80 %	2.96 %
Mortality rate	RV-2020	RV-2020
Inflation rate	3.00 %	3.42 %
Retirement age of women	60	60
Retirement age of men	65	65

The discount rate is based on the bonds issued by the Central Bank of Chile with a maturity of 20 years. The RV-2020 mortality tables correspond to those established by the Commission for the Financial Market of Chile. The inflation rates are based on the yield curves of the long term nominal and inflation adjusted bonds based on BCU and BCPs issued by the Central Bank of Chile.

The calculation of the present value of the defined benefit obligation is sensitive to the variation of some actuarial assumptions such as discount rate, salary increase, rotation and inflation.

The sensitivity analysis for these variables is presented below:

	Effect on the liability	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Discount rate		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	(7,199)	(5,267)
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	8,318	6,010
Rate of wage growth		
Change in the accrued liability an closing for increase in 100 b.p.	7,543	5,570
Change in the accrued liability an closing for decrease of 100 b.p.	(6,819)	(5,056)

(b) Annual bonus provision :

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Profit-sharing and bonuses (*)	275,358	183,153

(*) Accounts payables to employees (Note 19 letter b)

The participation in profits and bonuses related to an annual incentive plan for achievement of certain objectives.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

With the aim of incentivizing the retention of talent among the employees of LATAM Group companies and in response to the exit of the Chapter 11 Procedure, it was agreed to grant an extraordinary and exceptional incentive called Corporate Incentive Plan (hereinafter also "CIP"), which will be enforceable and paid subject to compliance with the terms, clauses and conditions approved at the Board meeting dated April 25, 2023. In summary, the CIP contemplates three categories oriented to three different groups or categories of employees, whether they are hired by the Company directly, or in other companies of the LATAM Group. These categories are as follows: Non-Executive Employees; Executives Not part of the Global Executive Meeting o "GEM"; and GEM Executives. Employees in each of these groups are only eligible for the CIP that corresponds to their respective category. The terms of each of these CIP categories were communicated to the respective employees between the months of January to December 2023.

Below are more background on each of the different categories of the CIP. Additionally, in Note 33 describes in more detail the main terms and conditions of the last two categories of the CIP (i.e., Non-GEM Executives; and GEM Executives):

i) Non-Executive Employees: The first subprogram was aimed at non-executive employees who, while hired at one of the LATAM Group companies as of December 31, 2020, were still in their position as of April 30, 2023, which includes a fixed and guaranteed payment in cash on certain dates, depending on the country where the employee is hired.

This subprogram is available to those employees who were unable to qualify for one of the two categories below, or who were able to do so, chose not to participate in them.

ii) Executives Not part of the GEM: The second subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting – Senior Managers, Managers, Assistant Managers). This program contemplates the creation of remuneration synthetic Units (hereinafter, simply "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A., and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that should be considered in accordance with CIP.

In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a withholding bonus, consisting of the amount in cash resulting from Units that are assigned to the respective employee, these Units being paid at 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from the exit date of Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated with the certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19 (b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is an eventual payment that is only made if these indicators are reached.

iii) GEM Executives: The third subprogram applies to the Company´s GEM executives (Global Executive Meeting) (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). This program, in essence, contemplates the creation of remuneration synthetic Units that, by referential means, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, they grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that become effective by the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered according to the CIP.

These Units are divided into:

(1) Units associated with the employee's permanence in one of the LATAM Group companies ("RSUs" – Retention Shares Units); and (2) Units associated with both the employee's permanence in one of the LATAM Group companies and the performance of LATAM Airlines Group S.A. ("PSUs" – Performance Shares Units). This performance is ultimately measured according to the share price of LATAM Airlines Group S.A. in the terms and conditions of the CIP.

Both the RSUs and the PSUs are consequently associated with the passage of time, becoming effective by partialities according to the calendar contemplated by the CIP. For the case of RSUs, having a vesting guaranteed by partialities as explained in more detail in Note 33. On the other hand, the PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. As explained in more detail in Note 33, PSUs constitute a contingent and non-guaranteed payment.

In addition, some GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed cash payment ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates according to the CIP. Those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional MSUs ("MPP Based RSUs").

During the first quarter of 2025, GEM executives contracts were amended incorporating an alternative modality for a portion of the PSUs assigned to the employee to become effective. More specifically, up to 50% of the PSUs assigned to the respective employee will be eligible to become effective to the extent that, on or before the 60th month from the date of exit from the Chapter 11 Procedure, the Return per Share, expressed as a percentage of the price per share at which the shares issued by virtue of the capital increase agreed upon at the Extraordinary Shareholders' Meeting of LATAM Airlines Group S.A. on July 5, 2022 (i.e., US$0.01083865799), exceeds certain thresholds. For these purposes, the concept of "Return per Share" considers the average price of stock market transactions in shares of LATAM Airlines Group S.A. within 60 business days prior to the determination date, plus any dividends and distributions that have been paid to shareholders with respect to their shares in LATAM Airlines Group S.A. after the exit from the Chapter 11 Procedure.

In all cases, the respective employees must have remained as such in one of the LATAM Group companies at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

For the year ended December 31, 2025, the amount accrued related to this CIP was US$18.21 million (US$78.79 million at December 31, 2024), which is recorded in the “Administrative expenses” line of the Consolidated Statement of Income by Function. As of December 2025, the amount of this plan recorded in the consolidated statement of financial position is US$120.85 million (US$152.6 million at December 31,2024).

(d) Employment expenses are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Salaries and wages	1,504,554	1,337,982
Short-term employee benefits	229,457	243,210
Other personnel expenses	207,110	157,282
Total	1,941,121	1,738,474

NOTE 23 - ACCOUNTS PAYABLE, NON-CURRENT

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Aircraft and engine maintenance	408,700	433,447
Fleet (JOL)	40,000	40,000
Provision for vacations and bonuses	22,016	18,129
Other sundry liabilities	492	186
Total accounts payable, non-current	471,208	491,762

NOTE 24 - EQUITY

(a) Capital

The Company’s objective is to maintain an appropriate level of capitalization that enables it to ensure access to the financial markets for carrying out its medium and long-term objectives, optimizing the return for its shareholders and maintaining a solid financial position.

The paid capital of the Company at December 31, 2025, amounts to ThUS$4,418,110 divided into 574,215,983,709 common stock of a same series (ThUS$5,003,534 divided into 604,437,877,587 shares as of December 31, 2024), a single series nominative, ordinary character with no par value. The total number of authorized shares of the Company as of December 31, 2025, corresponds to 574,219,895,457 shares. From the above it follows that 3,911,748 shares are pending subscription and payment, and said shares are intended exclusively to respond to the conversion of 42,398 Series H Convertible Bonds issued on the occasion of the exit from the reorganization procedure under Chapter 11. There are no special series of shares and no privileges. The form of its stock certificates and their issuance, exchange, disablement, loss, replacement and other similar circumstances, as well as the transfer of the shares, is governed by the provisions of the Corporate Law and its regulations.

As of September 2, 2025, the Company’s Board of Directors convened an Extraordinary Shareholders’ Meeting for October 17, 2025, for the purpose of submitting to a shareholders’ vote the early cancellation of 30,221,893,878 treasury shares acquired by the Company under the share repurchase programs approved at the Extraordinary Shareholders’ Meetings held on March 17, 2025 and June 26, 2025, as well as approving the corresponding decrease in the Company’s share capital. At said Shareholders’ Meeting, the early cancellation of the aforementioned 30,221,893,878 treasury shares—representing subscribed and paid-in capital of US$585,424,212—was approved, thereby reducing the Company’s share capital by such amount. Accordingly, the share capital was reduced from US$5,003,576,326.78, divided into 604,441,789,335 shares of a single series without par value, to US$4,418,152,114.78, divided into 574,219,895,457 shares of a single series without par value. Of this amount, US$4,418,109,716.78, represented by 574,215,983,709 shares, is fully subscribed and paid; and the remaining balance of US$42,398, represented by 3,911,748 shares, is reserved exclusively to satisfy the conversion of 42,398 Series H Convertible Bonds issued in connection with the emergence from the Chapter 11 reorganization process.

(b) Movement of authorized shares

The following table shows, as of December 31, 2025 and as of December 31, 2024, the movement of the authorized shares, fully paid shares and back-up shares to be delivered in the event that the respective conversion option is exercised under the convertible notes currently issued by the Company:

	As of December 31, 2025				As of December 31, 2024			
	N° of authorized shares	N° of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option (*)	N° of convertible notes back-up shares pending to place	N° of shares to subscribe or not used	N° of authorized shares	N° of Subscribed of shares and paid or delivered pursuant to the exercise of the conversion option	N° of convertible notes back-up shares pending to place	N° of shares to subscribe or not used
Opening Balance	604,441,789,335	604,437,877,587	3,911,748	—	604,441,789,335	604,437,877,587	3,911,748	—
Early cancellation of treasury shares	(30,221,893,878)	(30,221,893,878)	—	—	—	—	—	—
Subtotal	(30,221,893,878)	(30,221,893,878)	—	—	—	—	—	—
Closing Balance	574,219,895,457	574,215,983,709	3,911,748	—	604,441,789,335	604,437,877,587	3,911,748	—

(*) see note 24 letter d)

(c) Share capital

The following table shows the movement of share capital:

	Paid- in Capital
	ThUS$
Initial balance as of January 1, 2024	5,003,534
There were no movements during the year 2024	—
Ending balance as of December 31, 2024	5,003,534
Initial balance as of January 1, 2025	5,003,534
Early cancellation of treasury shares	(585,424)
Ending balance as of December 31, 2025	4,418,110

(d) Treasury stock

As of December 31, 2025, of the total subscribed and paid-in shares, the Company had acquired 30,221,893,878 shares under its own share repurchase programs, for a total amount of MUS$585,424. These shares were early cancelled in accordance with the approval granted by the Extraordinary Shareholders' Meeting held on October 17, 2025.

The movement of treasury shares is as follows:

Movement of treasury shares	Number of shares	Share amount	Fee payments	Total
		ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance at January 1, 2024	—	—	—	
Movements during the year	—	—	—	
Closing balance at December 31, 2024	—	—	—	
Opening balance at January 1, 2025	—	—	—	—
Own share repurchase program approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on March 17, 2025, paid in May 2025	9,671,006,041	151,997	154	152,151
Own share repurchase program approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on June 26, 2025, paid in July 2025	20,550,887,837	432,840	433	433,273
Early cancellation of own shares approved at the Extraordinary Shareholders' Meeting held on October 17, 2025	(30,221,893,878)	(584,837)	(587)	(585,424)
Ending balance as of December 31, 2025	—	—	—	—

(e) Other equity- Value of conversion right - Convertible Notes

(e.1) Notes subscription

The Convertible Notes were issued to be place in exchange for a cash contribution, in exchange for settlement of Chapter 11 Proceeding or a combination of both. Convertible Notes issued in exchange for cash were valued at fair value (the cash received). Notes issued in exchange for settlement of Chapter 11 claims were valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. The table below shows the 3 Convertible Notes at their nominal values, the adjustment, if any, to arrive at their fair values and the amount of transaction costs. The conversion option classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument as a whole. The equity portion is recognized under Other equity at the time the Convertible Notes are issued.

During the year ended December 31, 2025, and for the year ended December 31, 2024, there was no subscription of convertible bonds.

(e.2) Conversion of notes into shares

Until as of December 31, 2023, the following notes have been converted into shares:

Concepts	Convertible Notes G	Convertible Notes H	Convertible Notes I	Total Convertible Notes
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Conversion percentage	100.000%	99.997%	100.000%	
Conversion option of convertible notes exercised	1,133,397	1,372,798	6,863,427	9,369,622
Total Converted Notes	1,133,397	1,372,798	6,863,427	9,369,622

As of December 31, 2025, and as of December 31, 2024, no bonds have been converted into shares.

The conversion option from the issuance of convertible notes classified as equity is determined by deducting the amount of the liability component from the fair value of the compound instrument (i.e. convertible notes) as a whole. This is recognized and included in equity, net of income tax effects, and is not subsequently remeasured. In addition, the conversion option classified as equity will remain in equity until the conversion option is exercised, in which case, the balance recognized in equity will be transferred to share capital. As of December 31, 2025, the portion not converted into equity corresponds to ThUS$39.

(e.3) The Convertible Notes

The contractual conditions of the G, H and I Convertible Notes consider the delivery of a fixed number of shares of LATAM Airlines Group S.A. at the time of settlement of the conversion option of each of them. The foregoing determined the classification of convertible notes as equity instruments, with the exception of Bond H, which considers, in addition to the delivery of a fixed number of shares, the payment of 1% annual interest with certain conditions for its payment and its accrual from 60 days after the exit Date. The payment of this interest gives rise to the recognition of a liability component for the class H convertible notes.

At the date of issue, the fair value of the liability component in the amount of ThUS$102,031 was estimated using the prevailing market interest rate for similar non-convertible instruments.

Transaction costs relating to the liability component are included in the carrying amount of the liability portion and amortized over the period of the convertible notes using the effective interest method.

(f) Reserve of share- based payments

Movement of Reserves of share- based payments:

Periods	Opening balance	Stock option plan	Closing balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	37,235	—	37,235
From January 1 to December 31, 2025	37,235	—	37,235

These reserves are related to share based payment plans that expired during the first quarter of 2023. No equity instruments were issued and no amounts were paid associated with these plans.

(g) Other sundry reserves

Movement of Other sundry reserves:

Periods	Opening balance	Transactions with non-controlling interest	Other sundry reserves	Others increases (Decreases)	Closing balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	(1,170,016)	—	—	510	(1,169,506)
From January 1 to December 31, 2025	(1,169,506)	—	—	(19,505)	(1,189,011)

Balance of Other sundry reserves comprise the following:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Higher value for TAM S.A. share exchange (1)	2,666,202	2,666,202
Reserve for the adjustment to the value of fixed assets (2)	2,620	2,620
Transactions with non-controlling interest (3)	(211,582)	(211,582)
Adjustment to the fair value of the New Convertible Notes (4)	(3,624,871)	(3,624,871)
Share buyback program OFB june 2025(5ii)	(15,603)	—
Share buyback program OFB march 2025(5i)	(3,902)	—
Others	(1,875)	(1,875)
Total	(1,189,011)	(1,169,506)

(1) Corresponds to the difference between the value of the shares of TAM S.A., acquired by Sister Holdco S.A. (under the Subscriptions) and by Holdco II S.A. (by virtue of the Exchange Offer), which is recorded in the declaration of completion of the merger by absorption, and the fair value of the shares exchanged by LATAM Airlines Group S.A. as of June 22, 2012.

(2) Corresponds to the technical revaluation of the fixed assets authorized by the Commission for the Financial Market in the year 1979, in Circular No. 1529. The revaluation was optional and could be made only once; the originated reserve is not distributable and can only be capitalized.

(3) The balance corresponds to the loss generated by: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. in the acquisition of shares of Aerovías de Integración Regional S.A. for (ThUS$3,480) and (ThUS$20), respectively; the acquisition of TAM S.A. of the minority interest in Aerolinhas Brasileiras S.A. for (ThUS$885), the acquisition of Inversiones Lan S.A. of the minority participation in Aerovías de Integración Regional S.A. for an amount of (ThUS$2) and the acquisition of a minority stake in Aerolane S.A. by Lan Pax Group S.A. for an amount of ThUS$(21,526) through Holdco Ecuador S.A. The loss due to the acquisition of the minority interest of Multiplus S.A. for (ThUS$184,135), and the acquisition of a minority interest in LATAM Airlines Perú S.A. through LATAM Airlines Group S.A for an amount of (ThUS$3,225) and acquisition of the minority stake in LAN Argentina S.A. and Inversora Cordillera through Transportes Aéreos del Mercosur S.A. for an amount of (ThUS$3,383). The movements during 2023 was the following: acquisition of the non-controlling interest of Aerovías de Integración Regional S.A. for an amount of (ThUS$23) and amendment of articles in the legal statutes of association related to premiums for the issuance of shares in the subsidiaries Aerovías de Integración Regional S.A. for a total amount of ThUS$5.097.

(4) The adjustment to the fair value of the Convertible Notes delivered in exchange for settlement of Chapter 11 claims was valued considering the discount that each group of liabilities settled on at the emergence date. These relate to: gain on the haircut for the accounts payable and other accounts payable for ThUS$2,564,707, gain on the haircut for the financial liabilities for ThUS$420,436,and gain on the haircut of lease liabilities which is booked against the right of use asset for ThUS$639,728 as of December 31, 2025 and December 31, 2024.

(5) Share Repurchase Programs

5i) Firm Block Offer (FBO) March 2025

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on March 17, 2025 (the "Meeting"), it was approved a program for the acquisition of shares issued by the Company was approved, in accordance with Articles 27 A to 27 C and other relevant articles of the Corporations Act (the “Share Repurchase Program”, “Buyback” or the “First Program”) for a duration of 18 months from the date of the Meeting for up to 1.6% of the outstanding shares, which corresponds to 9,671,006,041 shares as of this date. According to the terms in which it was approved, the objective of the First Program is distributing proceeds to shareholders and investing in shares issued by the Company. At the Meeting, the Board of Directors has been delegated the authority to set the

minimum and maximum purchase price for shares under the First Program, remaining fully empowered to modify this determination as often as it deems necessary, in its sole discretion. The Meeting also approved to authorize the Board of Directors, in accordance with Article 27 B of the Corporations Law, to carry out the acquisition of shares subject to the First Program on stock exchanges through systems that allow for pro rata acquisition of the shares. If the established percentage is not reached, the remaining balance may be purchased directly in "rueda". Additionally, the Board of Directors has been delegated the authority to always acquire shares directly in the market for an amount representing up to 1% of the Company's share capital within any 12-month period, without the need to apply the pro rata procedure, under the terms provided for in the aforementioned Article 27 B.

In a Board of Directors meeting held on March 28, 2025, the Company's Board of Directors approved the launch of the First Program approved at the aforementioned Meeting, in accordance with the delegation granted to the Board of Directors at that Meeting and the applicable regulations. Specifically, on this date, the Board of Directors agreed to:

a) Initiate the First Program through the pro rata mechanism of an FBO ("Oferta Firme en Bloque" or "FBO", for its Spanish acronym) on the Santiago Stock Exchange (the "Exchange") for up to 1.6% of the outstanding shares into which the Company's share capital is divided (i.e., up to 9,671,006,041 shares), at a price per share of CLP$15.02 (fifteen point zero two pesos, legal currency in Chile), equivalent to March 28, 2025 to US$0.016120204 (zero point zero one six one two zero two zero four U.S. dollars), according to the "observed" exchange rate as of this date, for a period of 30 days.

b) Determine that the OFB be registered in the Exchange's systems on March 28, 2025, with effective as of April 1, 2025. The OFB had an initial period of 30 days, from April 1, 2025, to April 30, 2025.

c) Engage J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA and Banchile Corredores de Bolsa S.A. to implement the OFB.

Additionally, in the same meeting, it is agreed that ADR holders who desire to sell shares under the First Program must first cancel their respective ADRs and convert them into shares of the Company under the terms outlined in our deposit agreement with JPMorgan Chase Bank, N.A. To do so, they must contact the depositary.

As of March 31, 2025, following approval by the Company's Board of Directors to initiate the program to acquire its own-issued shares through pro rata mechanism the "Oferta Firme en bloque" (OFB) indicated in the preceding paragraphs, the Company recognized the payment obligation of ThUS$155,899.

On April 30, 2025 the OFB was declared fully successful, receiving acceptances that far exceeded the shares offered for purchase under the First Program. As a result, the Company was required to apply a pro-rata allocation to the shareholders who accepted the OFB. Consequently, the OFB was definitively settled on May 2, 2025, and the shareholders who accepted the OFB were unable to sell, under the First Program, all the shares they intended to. As a result of the execution of the First Program, the Company ultimately acquired all 9,961,006,041 shares covered by the Program.

On May 2, 2025, the settlement of the purchase of 1.6% of the subscribed and paid shares (9,671,006,041 shares) was carried out for a total amount of US$151,997 thousand (see Note 24 (d)). As of that date, an amount of ThUS$3,902 was recognized in other reserves. This amount arises from the exchange rate difference between, on the one hand, the date of recognition of the payment obligation as of March 31, 2025, as previously indicated, and on the other hand, the settlement date of the OFB on May 2, 2025. This difference arises because the share price was set and paid in Chilean pesos.

5ii) Firm Block Offer (OFB) June 2025

At the Extraordinary Shareholders' Meeting held on June 26, 2025 (the "Meeting"), it was approved a new program for the acquisition of shares issued by the Company was approved, in accordance with Articles 27 A to 27 C and other relevant articles of the Corporations Act (the "Share Repurchase Program", "Buyback" or the "New Program") for a duration of 18 months from the date of the Meeting for up to 3.4% of the outstanding shares, which corresponds to 20,550,887,837 shares as of this date. According to the terms in which it was approved, the objective is distributing proceeds to shareholders and investing in shares issued by the Company. At the Meeting, the Board of Directors has been delegated the authority to set the minimum and maximum purchase price for shares under the New Program, remaining fully empowered to modify this determination as often as it deems necessary, in its sole discretion. The Meeting also approved to authorize the Board of Directors, in accordance with Article 27 B of the Corporations Law, to carry out the acquisition of shares subject to the New Program on stock exchanges through systems that allow for pro rata acquisition of the shares. If the established percentage is not reached, the remaining balance may be purchased directly in "rueda". Additionally, the Board of Directors has been delegated the authority to always acquire shares directly in the market for an amount representing up to 1% of the Company's share capital within any 12-month period, without the need to apply the pro rata procedure, under the terms provided for in the aforementioned Article 27 B.

In a Board of Directors meeting held on June 27, 2025, the Company's Board approved the launch of the New Program approved at the aforementioned Meeting, in accordance with the delegation granted to the Board of Directors at that Meeting and the applicable regulations. Specifically, on this date, the Board of Directors agreed to:

a) Initiate the New Program through the pro rata mechanism of an OFB ("Oferta Firme en Bloque" or "OFB", for its Spanish acronym) on the Santiago Stock Exchange (the "Exchange") for up to 2.4% of the outstanding shares into which the Company's share capital is divided (i.e., up to 14,506,509,062 shares), at a price per share of CLP$19.00 (nineteen point zero pesos, legal currency in Chile), equivalent to June 27, 2025 to US$0.020415400 (zero point zero two zero four one five four zero zero U.S. dollars), according to the "observed" exchange rate as of this date, for a period of 30 days. The terms and conditions of the OFB may be modified as permitted by current regulations. Any changes will be duly reported through a new Material Fact and will be recorded with the Exchange in accordance with the exchange regulations.

b) Determine that the OFB be registered in the Exchange's systems on June 27, 2025, with effective as of July 1, 2025. The OFB will have an initial period of 30 days, from July 1, 2025, to July 30, 2025.

c) Engage Banchile Corredores de Bolsa S.A. and Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa to implement the OFB.

Additionally, in the same meeting, it is agreed that ADR holders who desire to sell shares under the New Program must first cancel their respective ADRs and convert them into shares of the Company under the terms outlined in our deposit agreement with JPMorgan Chase Bank, N.A. To do so, they must contact the depositary.

As of June 30, 2025, following approval by the Company's Board of Directors to initiate the program to acquire its own-issued shares through pro rata mechanism the "Oferta Firme en bloque" (OFB) indicated in the preceding paragraphs, the Company recognized the payment obligation of ThUS$ US$296,156.

In a Board of Directors meeting held on July 29, 2025, the Company approved increasing the price of the OFB to CLP 20.6 (twenty point six pesos, legal currency in Chile) per share.

In a Board of Directors meeting held on July 30, 2025, the Company approved increasing the maximum percentage of shares to be acquired under the OFB so that up to 3.4% of the subscribed and paid-in shares into which its share capital is divided may be purchased thereunder (i.e., up to 20,550,887,837 shares), the percentage corresponding to the New Program's maximum limit.

On July 30, 2025, the OFB was declared fully successful, having received acceptances that far exceeded the number of shares offered to be purchased under the New Program, which in turn required the Company to apply a pro rata allocation to the shareholders who accepted the OFB. Accordingly, the OFB was ultimately settled on July 31, 2025, and the shareholders who accepted the OFB were not able to sell under the New Program all the shares they intended to. As a result of the execution of the New Program, the Company ultimately acquired the entirety of the 20,550,887,837 shares targeted thereunder.

On July 31, 2025, the settlement was effected of the purchase of 3.4% of the subscribed and paid-in shares (20,550,887,837 shares) was carried out for a total amount of US$432,840 thousand (see Note 24(d)). As of that date, an amount of ThUS$15,603 was recognized in other reserves.
This amount arises from the exchange rate difference between, on the one hand, the date of recognition of the payment obligation as of June 30, 2025, and on the other hand, the settlement date of the OFB as of July 31, 2025.

This foreign exchange difference was affected by the following events that occurred between those dates: the increase in the OFB price on July 29, 2025, and the modification maximum percentage of shares to be acquired, allowing the purchase of up to 3.4% of the share capital on July 30, 2025. This difference arises because the share price was set and paid in Chilean pesos.

(h) Reserves with effect in other comprehensive income.

Movement of Reserves with effect in other comprehensive income:

	Currency translation reserve	Cash flow hedging reserve	Gains (Losses) on change on value of time value of options	Actuarial gain or loss on defined benefit plans reserve	Total
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Opening balance as of January 1, 2024	(3,830,611)	(38,678)	32,947	(48,559)	(3,884,901)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	15,476	(34,872)	—	(19,396)
Reclassified from OCI to profit or loss	—	(40,898)	22,685	—	(18,213)
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	11,999	14,580	—	26,579
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(21,763)	(21,763)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	908	908
Translation difference subsidiaries	(379,049)	(795)	304	—	(379,540)
Closing balance as of December 31, 2024	(4,209,660)	(52,896)	35,644	(69,414)	(4,296,326)
Opening balance as of January 1, 2025	(4,209,660)	(52,896)	35,644	(69,414)	(4,296,326)
Change in fair value of hedging instrument recognized in OCI	—	1,416	(37,121)	—	(35,705)
Reclassified from OCI to profit or loss	—	(5,854)	47,126	—	41,272
Reclassified from OCI to the value of the hedged asset	—	(2,204)	—	—	(2,204)
Actuarial reserves by employee benefit plans	—	—	—	(17,060)	(17,060)
Deferred tax actuarial IAS by employee benefit plans	—	—	—	510	510
Translation difference subsidiaries	218,266	398	(210)	—	218,454
Closing balance as of December 31, 2025	(3,991,394)	(59,140)	45,439	(85,964)	(4,091,059)

(h.1) Cumulative translate difference

These are originated from exchange differences arising from the translation of any investment in foreign entities (or Chilean investments with a functional currency different to that of the parent company), and from loans and other instruments in foreign currency designated as hedges for such investments. When the investment (all or part) is sold or disposed and a loss of control occurs, these reserves are shown in the consolidated statement of income as part of the loss or gain on the sale or disposal. If the sale does not involve loss of control, these reserves are transferred to non-controlling interests.

(h.2) Cash flow hedging reserve

These are originated from the fair value valuation at the end of each period of the outstanding derivative contracts that have been defined as cash flow hedges. When these contracts expire, these reserves should be adjusted, and the corresponding results or assets recognized.

(h.3) Reserves of actuarial gains or losses on defined benefit plans

Correspond to the increase or decrease in the present value obligation for defined benefit plans due to changes in actuarial assumptions, and experience adjustments, which are the effects of differences between the previous actuarial assumptions and the actual events that have occurred.

(h.4) Gains (Losses) on change on value of time value of options

These are originated from changes in the time value of money, which represents the difference between the option's fair value and its intrinsic value.

(i) Retained earnings/(losses)

Movement of Retained earnings/(losses):

Periods	Opening balance	Result for the period	Dividends (*)	Others increase (decreases)	Closing balance
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
From January 1 to December 31, 2024	464,411	976,972	(293,092)	—	1,148,291
From January 1 to December 31, 2025	1,148,291	1,459,984	(437,995)	—	2,170,280

(*) See Note 24 (j).

(j) Dividends per share

Description of dividend	Interim dividend 2025		Minimum mandatory dividend 2025		Final dividend 2024	
Amount of the dividend (ThUS$)	400,000	(*)	37,995	(**)	293,092	(***)
Number of shares among which the dividend is distributed	574,215,983,709		574,215,983,709		604,437,877,587	
Dividend per share (US$)	0.000697		0.000066		0.000485	
Payment date	12/23/2025				04/22/2025	

(*) At the Board of Directors' meeting held on December 3, 2025, the distribution of Interim Dividend No. 54, charged to equity related to the net income for the year 2025, in a total amount of ThUS$400,000, was approved. The dividend was paid on December 23, 2025

(**) The provision recognized corresponds to the amount required to meet the mandatory minimum dividend as of December 31, 2025, equivalent to 30% of the profit for the year 2025. The distribution of the final dividend, charged to the 2025 financial year, is subject to the proposal of the Board of Directors and the approval of the shareholders, in accordance with applicable legal and regulatory provisions..

(***) At the Ordinary Shareholders' Meeting held on March 24, 2025, it was agreed to distribute a final dividend proposed by the Board of Directors in the Ordinary Session of March 14, 2025, amounting to ThUS$293,092, which corresponds to 30% of the net income for the year 2024. The payment was made on April 22, 2025.

NOTE 25 - REVENUE

The detail of revenues is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Passengers	12,611,528	11,233,287
Cargo	1,653,528	1,599,756
Total	14,265,056	12,833,043

NOTE 26 - COSTS AND EXPENSES BY NATURE

(a) Costs and operating expenses

The main operating costs and administrative expenses are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Aircraft fuel	(3,804,821)	(3,970,077)
Other rentals and landing fees	(1,638,809)	(1,470,057)
Aircraft maintenance	(862,647)	(815,916)
Aircraft rental (*)	—	(4,164)
Commissions	(252,670)	(230,127)
Passenger services	(382,252)	(331,918)
Other operating expenses	(1,539,833)	(1,448,052)
Total	(8,481,032)	(8,270,311)

(*) Aircraft Lease Contracts include lease payments based on Power by the Hour (PBH) at the beginning of the contract and fixed-rent payments later on. For these contracts that contain an initial period based on PBH and then a fixed amount, a right of use asset and a lease liability was recognized at the date of modification of the contract. These amounts continue to be amortized over the contract term on a straight-line basis starting from the modification date of the contract. Therefore, as a result of the application of the lease accounting policy, the expenses for the year include both the lease expense for variable payments (Aircraft Rentals) as well as the expenses resulting from the amortization of the right of use assets (included in the Depreciation line included in b) below) and interest from the lease liability (included in Lease Liabilities letter c) below).

Leases of low-value assets included in Costs and expenses by nature

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Payments for leases of low-value assets	(22,165)	(18,555)
Total	(22,165)	(18,555)

(b) Depreciation and amortization

Depreciation and amortization are detailed below:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Depreciation (*)	(1,644,873)	(1,375,101)
Amortization	(91,225)	(72,555)
Total	(1,736,098)	(1,447,656)

(*) Included within this amount is the depreciation of the Property, plant and equipment (See Note 16 (a)) and the maintenance of the aircraft recognized as right of use assets. The maintenance cost amount included in the depreciation line for the year ended December 31, 2025 is ThUS$772,159 (ThUS$668,936 for the same year in 2024).

(c) Financial costs

The detail of financial costs is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Bank loan interests	(261,722)	(452,778)
Financial leases	(43,039)	(49,809)
Lease liabilities	(315,309)	(318,267)
Other financial expenses	(101,346)	(61,096)
Total	(721,416)	(881,950)

Costs and expenses by nature presented in this note plus the Employee expenses disclosed in Note 22, are equivalent to the sum of cost of sales, distribution costs, administrative expenses, other expenses and financing costs presented in the consolidated statement of income by function.

NOTE 27 - OTHER INCOME, BY FUNCTION

Other income, by function is as follows:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Tours	83,187	60,437
Customs and warehousing	48,517	37,710
Income from non-airlines products LATAM Pass	19,351	35,904
Other miscellaneous income	78,879	66,618
Total	229,934	200,669

NOTE 28 - FOREIGN CURRENCY AND EXCHANGE RATE DIFFERENCES

The functional currency of LATAM Airlines Group S.A. is the US dollar, LATAM has subsidiaries whose functional currency is different to the US dollar, such as the chilean peso, argentine peso, colombian peso, brazilian real and guaraní.

The functional currency is defined as the currency of the primary economic environment in which an entity operates. For each entity and all other currencies are defined as a foreign currency.

Considering the above, the balances by currency mentioned in this note correspond to the sum of foreign currency of each of the entities that are part of the LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries.

Following are the current exchange rates for the US dollar, on the dates indicated:

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2023
Argentine peso	1,454.92	1,030.50	807.98
Brazilian real	5.50	6.18	4.85
Chilean peso	907.13	996.46	877.12
Colombian peso	3,772.05	4,403.50	3,872.49
Euro	0.85	0.96	0.90
Australian dollar	1.50	1.61	1.46
Boliviano	6.86	6.86	6.86
Mexican peso	17.95	20.54	16.91
New Zealand dollar	1.72	1.77	1.58
Peruvian Sol	3.36	3.80	3.70
Paraguayan Guarani	6,560.0	7,815.0	7,270.60
Uruguayan peso	38.95	43.80	38.81

Foreign currency

The foreign currency detail of balances of monetary items in current and non-current assets is as follows:

Current assets	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Cash and cash equivalents	832,594	630,133
Argentine peso	2,692	4,184
Brazilian real	42,258	4,529
Chilean peso	206,013	17,440
Colombian peso	22,937	12,156
Euro	20,350	15,721
U.S. dollar	485,614	532,670
Other currency	52,730	43,433
Other financial assets, current	8,083	7,768
Chilean peso	2,026	2,130
U.S. dollar	5,413	5,086
Other currency	644	552
Other non - financial assets, current	88,031	58,675
Chilean peso	68,643	29,968
Euro	2,775	4,105
U.S. dollar	2,356	2,542
Peruvian sun	6,158	7,845
Other currency	8,099	14,215
Trade and other accounts receivable, current	212,571	214,599
Argentine peso	6,885	8,729
Brazilian real	3,012	198
Chilean peso	93,341	64,915
Colombian peso	1,918	1,562
Euro	65,264	96,438
U.S. dollar	7,364	7,503
Other currency	34,787	35,254
Accounts receivable from related entities, current	7	24
Chilean peso	7	24
Tax current assets	29,297	13,121
Chilean peso	2,407	2,035
Colombian peso	11,974	7,020
Peruvian sun	12,966	1,909
Other currency	1,950	2,157
Total current assets	1,170,583	916,475
Argentine peso	9,577	12,913
Brazilian real	45,270	4,727
Chilean peso	372,437	116,512
Colombian peso	36,829	20,738
Euro	88,389	116,264
U.S. Dollar	500,747	547,801
Other currency	117,334	97,520

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
Non-current assets		
Other financial assets, non-current	13,211	13,627
Brazilian real	3,417	2,989
Chilean peso	775	876
Euro	4,581	4,579
U.S. dollar	1,182	2,315
Other currency	3,256	2,868
Other non - financial assets, non-current	8,791	5,127
Brazilian real	6,771	5,058
Other currency	2,020	69
Accounts receivable, non-current	5,543	4,126
Chilean peso	5,543	4,126
Deferred tax assets	57	5,147
Colombian peso	—	5,112
Other currency	57	35
Total non-current assets	27,602	28,027
Brazilian real	10,188	8,047
Chilean peso	6,318	5,002
Colombian peso	—	5,112
Euro	4,581	4,579
U.S. dollar	1,182	2,315
Other currency	5,333	2,972

The foreign currency detail of balances of monetary items in current liabilities and non-current is as follows:

	Up to 90 days		91 days to 1 year	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Current liabilities				
Other financial liabilities, current	10,694	30,413	1,080	872
Chilean peso	4,552	1,621	974	747
Euro	3,712	26,191	14	6
U.S. dollar	2,162	2,131	—	—
Other currency	268	470	92	119
Trade and other accounts payables, current	837,459	817,925	9,010	8,639
Argentine peso	3,600	5,203	206	133
Brazilian real	1,429	13,237	649	765
Chilean peso	191,314	175,057	1,806	1,556
Euro	37,834	48,804	4	7
U.S. dollar	546,733	513,970	2,383	1,773
Peruvian sol	51,880	45,244	3,896	4,301
Mexican peso	2,735	1,890	—	—
Pound sterling	1,082	4,811	15	18
Uruguayan peso	612	1,253	4	5
Other currency	240	8,456	47	81
Accounts payable to related entities, current	5,482	7,520	—	—
U.S. dollar	5,482	7,520	—	—
Other provisions, current	6	10	8,427	14,161
Chilean peso	—	—	4	4
Other currency	6	10	8,423	14,157
Current liabilities				
Other non-financial liabilities, current	99,444	11,031	5,652	5,330
Argentine peso	802	1,286	176	478
Chilean peso	94,046	3,916	2,832	2,688
Colombian peso	1,536	1,122	1,513	1,187
U.S. dollar	1,756	3,185	663	758
Other currency	1,304	1,522	468	219
Total current liabilities	953,085	866,899	24,169	29,002
Argentine peso	4,402	6,489	382	611
Brazilian real	1,429	13,237	649	765
Chilean peso	289,912	180,594	5,616	4,995
Colombian peso	1,536	1,122	1,513	1,187
Euro	41,546	74,995	18	13
U.S. dollar	556,133	526,806	3,046	2,531
Other currency	58,127	63,656	12,945	18,900

	More than 1 to 3 years		More than 3 to 5 years		More than 5 years	
	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Non-current liabilities						
Other financial liabilities, non-current	165,530	90,248	5,701	2,791	165,699	167,538
Chilean peso	39,139	33,318	5,654	2,749	164,600	166,495
Euro	115,122	43,861	47	42	1,099	1,043
U.S. dollar	10,122	12,217	—	—	—	—
Other currency	1,147	852	—	—	—	—
Accounts payable, non-current	23,144	22,407	—	—	—	—
Chilean peso	19,744	16,477	—	—	—	—
U.S. dollar	1,266	4,397	—	—	—	—
Other currency	2,134	1,533	—	—	—	—
Other provisions, non-current	59,075	44,993	—	—	—	—
Argentine peso	2,344	2,685	—	—	—	—
Brazilian real	50,948	37,227	—	—	—	—
Chilean peso	2,604	1,996	—	—	—	—
Colombian peso	135	330	—	—	—	—
Euro	3,001	2,653	—	—	—	—
U.S. dollar	43	102	—	—	—	—
Provisions for employees benefits, non-current	111,808	89,950	—	—	—	—
Chilean peso	107,187	82,804	—	—	—	—
U.S. dollar	4,621	7,146	—	—	—	—
Total non-current liabilities	359,557	247,598	5,701	2,791	165,699	167,538
Argentine peso	2,344	2,685	—	—	—	—
Brazilian real	50,948	37,227	—	—	—	—
Chilean peso	168,674	134,595	5,654	2,749	164,600	166,495
Colombian peso	135	330	—	—	—	—
Euro	118,123	46,514	47	42	1,099	1,043
U.S. dollar	16,052	23,862	—	—	—	—
Other currency	3,281	2,385	—	—	—	—

	As of December 31, 2025	As of December 31, 2024
	ThUS$	ThUS$
General summary of foreign currency:		
Total assets	1,198,185	944,502
Argentine peso	9,577	12,913
Brazilian real	55,458	12,774
Chilean peso	378,755	121,514
Colombian peso	36,829	25,850
Euro	92,970	120,843
U.S. dollar	501,929	550,116
Other currency	122,667	100,492
Total liabilities	1,508,211	1,313,828
Argentine peso	7,128	9,785
Brazilian real	53,026	51,229
Chilean peso	634,456	489,428
Colombian peso	3,184	2,639
Euro	160,833	122,607
U.S. dollar	575,231	553,199
Other currency	74,353	84,941
Net position		
Argentine peso	2,449	3,128
Brazilian real	2,432	(38,455)
Chilean peso	(255,701)	(367,914)
Colombian peso	33,645	23,211
Euro	(67,863)	(1,764)
U.S. dollar	(73,302)	(3,083)
Other currency	48,314	15,551

NOTE 29 – EARNINGS PER SHARE

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
Basic earnings per share		
Income attributable to owners of the parent company (ThUS$)	1,459,984	976,972
Weighted average number of shares, basic (*)	589,302,090,735	604,437,877,587
Basic earnings per share (US$)	0.002477	0.001616

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
Diluted earnings per share		
Income attributable to owners of the parent company (ThUS$)	1,459,984	976,972
Weighted average number of shares, diluted (**)	589,306,002,483	604,441,789,335
Diluted earnings per share (US$)	0.002477	0.001616

(*) As of December 31, 2025, the number of weighted average basic shares considers 589,302,090,735 shares outstanding from January 1, 2025 to December 31, 2025. As of December 31, 2024, the number of weighted average basic shares considers 604.437.877.587 outstanding shares from January 1, 2024 to December 31, 2024.

(**) As of December 31, 2025, the number of weighted average diluted shares considers 589,302,090,735 shares outstanding and 3,911,748 shares outstanding from January 1, 2025 until December 31, 2025, assuming the full conversion of the Convertibles Notes that were issued on the date of exit from Chapter 11. As of December 31, 2024, the number of weighted average diluted shares considers 604,437,877,587 shares from January 1, 2024 to December 31, 2024, and 3,911,748 shares outstanding from January 1 to December 31, 2024, assuming the full conversion of the convertible bonds that were issued on the date of exit from Chapter 11.

NOTE 30 – CONTINGENCIES

I. Lawsuits

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigation of alleged infringements to free competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. On December 26th, 2007, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the instruction process against twenty five cargo airlines, including Lan Cargo S.A., for alleged breaches of competition in the air cargo market in Europe, especially the alleged fixed fuel surcharge and freight.	On April 14th, 2008, the notification of the European Commission was replied. The appeal was filed on January 24, 2011. On May 11, 2015, we attended a hearing at which we petitioned for the vacation of the Decision based on discrepancies in the Decision between the operating section, which mentions four infringements (depending on the routes involved) but refers to Lan in only one of those four routes; and the ruling section (which mentions one single conjoint infraction). On November 9th, 2010, the General Directorate for Competition of the European Commission notified Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. the imposition of a fine in the amount of ThUS$9,670 (€8.220.000 Euros). This fine is being appealed by Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. On December 16, 2015, the European Court of Justice revoked the Commission's decision because of discrepancies. The European Commission did not appeal the decision, but presented a new one on March 17, 2017 reiterating the imposition of the same fine on the eleven original airlines. The fine totals €776,465,000 Euros. It imposed the same fine as before on Lan Cargo and its parent, LATAM Airlines Group S.A., totaling €8.2 million Euros. On May 31, 2017 Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A. filed a petition with the General Court of the European Union seeking vacation of this decision. We presented our defense in December 2017. On July 12, 2019, we attended a hearing before the European Court of Justice to confirm our petition for vacation of judgment or otherwise, a reduction in the amount of the fine. On March 30, 2022, the European Court issued its ruling and lowered the amount of our fine from ThUS$9,670 (€8,220,000 Euros) to ThUS$2,638 (€2,244,000 Euros). This ruling was appealed by LAN Cargo S.A. and LATAM on June 9, 2022. The other eleven airlines also appealed the ruling affecting them. The European Commission responded to our appeal of September 7, 2022. Lan Cargo S.A. and LATAM answered the Commission's arguments on November 11, 2022. Finally, the European Commission replied to our defense in January 2023. On February 13, 2023, LAN Cargo, S.A. and LATAM requested the European Court to hold an oral hearing to ensure the Court's full understanding of some points of the discussion. The European Court held a hearing on April 10, 2024. We are currently awaiting a decision. On September 5, 2024, the Advocate General of the European Court of Justice issued a non-binding opinion affirming that the European Court should dismiss all the appeals of the airlines and maintain the fines imposed. The European Court usually follows the majority of the Advocate General's recommendations, so it is highly likely that the final decision will confirm the fines, in our case, 2,244,000 euros. The decision is expected to be rendered February 26, 2026.	2,638

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Disrtict Court (Norway) and Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Netherlands)	—	Lawsuits filed against European airlines by users of freight services in private lawsuits as a result of the investigation into alleged breaches of competition of cargo airlines, especially fuel surcharge. Lan Cargo S.A. and LATAM Airlines Group S.A., have been sued in court proceedings directly and/or in third party, based in England, Norway, the Netherlands and Germany, these claims were filed in England, Norway, the Netherlands and Germany, but is only ongoing in Norway.	Only the Norway claim is currently pending. The Norway case has been inactive since January 2014 (awaiting a final decision by the European Commission). However, out-of-court negotiations are being held and like in the case of the Netherlands, a preliminary agreement was reached at the end of 2025 with all the airlines involved, who have been forced to accept the withdrawal of their claims against LATAM and LAN CARGO after their previous claim was dismissed by the Court of New York during the Chapter 11 proceedings. Formalization of the withdrawal of their claims is pending in 2026 to close the case in Norway.	—
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	An action seeking to quash a decision and petitioning for early protection in order to obtain a revocation of the penalty imposed by the Brazilian Competition Authority (CADE) in the investigation of cargo airlines alleged fair trade violations, in particular the fuel surcharge.	This action was filed by presenting a guaranty – policy – in order to suspend the effects of the CADE's decision regarding the payment of the following fines: (i) ABSA: ThUS$10,438; (ii) Norberto Jochmann: ThUS$201; (iii) Hernan Merino: ThUS$ 102; (iv) Felipe Meyer:ThUS$ 102. The action also deals with the affirmative obligation required by the CADE consisting of the duty to publish the condemnation in a widely circulating newspaper. This obligation had also been stayed by the court of federal justice in this process. Awaiting CADE's statement. ABSA began a judicial review in search of an additional reduction in the fine amount. In December 2018, the Justice Federal ruled negatively against ABSA, indicating that it will not apply a additional reduction to the fine imposed. The Judge's decision was published on March 12, 2019, and we filed an appeal against it on March 13, 2019. We are awaiting a date for the appeal hearing.	10,721
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.4.03.6105	A lawsuit filed by ABSA with a motion for preliminary injunction, was filed on February 28, 2014, in order to cancel tax debts of PIS, CONFINS, IPI and II, connected with the administrative process 10831.005704/2006-43.	The statement was authenticated on January 29, 2016. A new insurance policy was submitted on March 30, 2016 with the change to the guarantee requested by PGFN. On 05/20/2016 the process was sent to PGFN, which was manifested on 06/03/2016. The Decision denied the company's request in the lawsuit. The court (TRF3) made a decision to eliminate part of the debt and keep the other part (already owed by the Company, but which it has to pay only at the end of the process: ThUS$3.782 – R$20.767.351,66 - probable y MUS$8.507 – R$ 46.707.331,63 - posible). We must await a decision on the Treasury appeal.	12,290
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.012530-0 (linked to this process Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Ordinary judicial action filed by TAM Linhas Aéreas for the purpose of declaring the nonexistence of legal relationship obligating the company to collect the Air Fund.	Unfavorable court decision in first instance. Currently expecting the ruling on the appeal filed by the company. In order to suspend chargeability of Tax Credit a Guaranty Deposit to the Court was delivered for R$ 260.223.373,10-original amount in 2012/2013, which currently equals ThUS$104.649 (R$ 574.527.021,43). The court decision requesting that the Expert make all clarifications requested by the parties in a period of 30 days was published on March 29, 2016. The plaintiffs' submitted a petition on June 21, 2016 requesting acceptance of the opinion of their consultant and an urgent ruling on the dispute. In January 2024, the Company received an unfavorable ruling and filed an appeal with the court in February 2024. No amount additional to the deposit that has already been made is required if this case is lost. A ruling is currently pending on the company's appeal.	81,948
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	A claim filed by the tax authorities questioning the offsetting of credits from the Social Integration Program (PIS in Portuguese) and Social Security Financing Contribution (COFINS in Portuguese) declared in the Offsetting Declarations (DCOMPs in Portuguese).	The objection (manifestação de inconformidade) filed by the company was rejected, which is why the voluntary appeal was filed. The case was assigned to the 1st Ordinary Group of Brazil's Administrative Council of Tax Appeals (CARF) on June 8, 2015. TAM's appeal was included in the CARF session held August 25, 2016. On 10/07/2016, an agreement was published that generates an additional procedural stage in which the parties can present evidence and clarify certain positions. The company has received the results of this procedural process and submitted a statement. In August 2024, a decision was rendered in the Remedy of Appeal adverse to LATAM Airlines Brazil. In August 2025, the company received notification of the decision on these remedies and filed its defense on August 11, 2025. The company is currently awaiting the Court's decision.	35,628

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	10 ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68.2016.4.03.6182	Tax Enforcement Lien No. 0020869-47.2017.4.03.6182 on Profit-Based Social Contributions from 2004 to 2007.	This tax enforcement was referred to the 10th Federal Jurisdiction on February 16, 2017. A petition reporting our request to submit collateral was recorded on April 18, 2017. In April 2025, a first-instance ruling was issued against LATAM Airlines Brasil. The Company filed an appeal on April 9, 2025.	33,655
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	A lawsuit filed by TAM disputing the debit in the administrative proceeding 16643.000085/2009-47, reported in previous notes, consisting of a notice demanding recovery of the Income and Social Assessment Tax on the net profit (SCL) resulting from the itemization of royalties and use of the TAM trademark.	The lawsuit was assigned on February 28, 2019. A decision was rendered on March 1, 2019 stating that no guarantee was required. On 04/06/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. had a favorable decision (sentence). The National Treasury filed an appeal. Today, we await the final decision.	9,977
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacía de Receita Federal	10611.720852/2016-58	An improper charge of the Contribution for the Financing of Social Security (COFINS) on an import.	There is no predictable decision date because it depends on the court of the government agency. On June 29, 2023, the company decided to propose a composition to the National Treasurer on payment of the debt, but with the legal deductions stipulated in Law 246/2022. the debt is paid. We are awaiting a response from the authority.	15,534
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacía de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	The Internal Revenue Service of Brazil issued a notice of violation because TAM applied for credits offsetting the contributions for the Social Integration Program (PIS) and the Social Security Funding Contribution (COFINS) that do not bear a direct relationship to air transport (Referring to 2012).	An administrative defense was presented on May 29, 2018, which was partially in favor of the company. We filed an appeal which triggered an additional procedural stage in which the parties can present evidence and clarify certain positions. We are awaiting the outcome of this procedural step.	30,863
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM and other airlines filed a recourse claim seeking a finding that there is no legal or tax basis to be released from collecting the Additional Airport Fee (“ATAERO”).	In 2001, the Company filed a court claim and in 2009, an initial decision was rendered partially in favor of the Company. In 2016, the Court dismissed the appeal by the plaintiffs. We filed new appeals before the STJ (Superior Court of Justice of Brazil) and STF (Supreme Federal Court of Brazil). Those appeals (special and extraordinary) were denied, so we filed another appeal, called Internal Appeal, on which a decision is pending. The amount is indeterminate because even though TAM is the plaintiff, if the ruling is against it, it could be ordered to pay a fee.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.823/2018-11	An administrative claim against TAM to collect alleged differences in SAT payments for the periods 11/2013 to 12/2017.	A defense was presented on November 28, 2018. The Court of first instance dismissed the Company’s defense in August 2019. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) on September 17, 2019. The appeal filed by the company was denied on August 14, 2025. The company filed an appeal on September 18, 2025 that was dismissed. The company filed a new appeal on January 19, 2026. The company must await the resolution.	126,588
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the second quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court of first instance dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	22,100
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the third quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court of first instance dismissed the Company’s defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	16,343

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 837/2013-41	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the fourth quarter of 2011, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was argued on March 19, 2019. The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	21,371
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-96	The decision denied the reallocation petition and did not equate the Social Security Tax (COFINS) credit declarations for the second quarter of 2012, which were determined to be in the non-cumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense. The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	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	Consumidores Libres Coop. Ltda. filed this claim on March 14, 2017 regarding a provision of services. It petitioned for the reimbursement of certain fees or the difference in fees charged for passengers who purchased a ticket in the last 10 years but did not use it.	Federal Commercial and Civil Trial Court No. 11 in the city of Buenos Aires. After 2 years of arguments on jurisdiction and competence, the claim was assigned to this court and an answer was filed on March 19, 2019. The Court ruled in favor of the defendants on March 26, 2021, denying the precautionary measure petitioned by the plaintiff. The plaintiff requested on several occasions the opening of the trial, which was rejected by the Court due to the lack of notification of previous resolutions. The interim ruling on receiving evidence was rendered April 29, 2025 but evidence has not yet been presented. The plaintiff's brief was answered on July 18, 2025 to oppose broadening the subject of the litigation proposed by the plaintiff, which intended to include a rate not in effect at the time the claim was filed. A ruling was rendered on the above-mentioned filing on November 27, 2025, sustaining the petition to expand the subject matter petitioned by the plaintiff. This court decision was appealed by the company on December 4, 2025, so it is not yet firm.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8842/2013 -54	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense. The Court of first instance dismissed the Company's defense. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	15,800
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8844/2013 -43	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the third quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense. The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	14,513
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 841/2013-18	The decision denied the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit statements for the second quarter of 2012 that had been determined to be in the non-accumulative system. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense. The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	14,238
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727 719/2019-71	The Federal Tax Service issued a notice of violation in applying for collection of the PIS/COFINS tax for 2014 (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense on January 11, 2020. The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). A decision was rendered in October 2024 that was partially in favor of the Company. The Public Prosecutor filed a special appeal on which a decision is pending.	43,821

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	It is about the non-approved compensation of Cofins. Administrative defense submitted (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,502
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the first quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	14,380
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	13,940
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 555/2017-11	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the first quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	14,652
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 560/2017-16	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,895
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 550/2017-81	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	14,843
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 549/2017-56	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2013, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	12,409
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 557/2017-01	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2014, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	We presented our administrative defense (Manifestação de Inconformidade). The Court of first instance dismissed the Company's defense in December 2020. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese) that is pending a decision.	11,767

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal do Brasil	10840.722712/2020-05	Administrative trial that deals with the collection of PIS/Cofins proportionality (fiscal year 2015).	TAM presented an administrative defense but the decision was unfavorable. The Company filed a voluntary appeal and in March 2025, the appeals court opened an additional procedural stage in which the parties can present evidence and clarify certain positions. Is pending the procedural process	35,198
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978948/2019-86	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the fourth quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020. A decision is pending. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). A decision was rendered in May 2025 that was partially in favor of the Company. The Public Prosecutor filed a special appeal. The decision is pending.	19,216
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978946/2019-97	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the third quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020 with an unfavorable decision.The Company filed an appeal with the appellate administrative court (CARF). A decision was rendered in September 2024 that was partially in favor of the Company. The Public Prosecutor filed a special appeal.	11,620
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.978944/2019-06	A decision was rendered that refused the petition for reassignment and did not equate the COFINS credit declarations for the second quarter of 2015, which meant the non-accumulative system (proportionality of the PIS and COFINS credits).	TAM filed its administrative defense on July 14, 2020 with an unfavorable decision. A decision is pending. The Company filed an appeal with the appellate administrative court (CARF). A decision was rendered in October 2024 that was partially in favor of the Company. The Company presented its defense on August 11, 2025 and a decision is currently pending.	12,300
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Class Action Lawsuit filed by the National Corporation of Consumers and Users (CONADECUS) against LATAM Airlines Group S.A. for alleged breaches of the Law on Protection of Consumer Rights due to flight cancellations caused by the COVID-19 Pandemic, requesting the nullity of possible abusive clauses, the imposition of fines and compensation for damages in defense of the collective interest of consumers. LATAM has hired specialist lawyers to undertake its defense.	On 06/25/2020 we were notified of the lawsuit. On 04/07/2020 we filed a motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible, the decision is pending to date. On 07/11/2020 we requested the Court to comply with the suspension of this case, ruled by the 2nd Civil Court of Santiago, in recognition of the foreign reorganization procedure pursuant to Law No. 20,720, for the entire period that said proceeding lasts, a request that was accepted by the Court. CONADECUS filed a remedy of reconsideration and an appeal against this resolution should the remedy of reconsideration be dismissed. The Court dismissed the reconsideration on August 3, 2020, but admitted the appeal. On March 1, 2023, the Court of Appeals resolved to omit the hearing of the case and pronouncement regarding the appeal, in view of the fact that in January 2023 LATAM's request the end of the suspension of the process that was decreed by resolution of July 17, 2020 in case file C-8498-2020 of the 23rd Civil Court of Santiago, for which the file was sent to the first instance to continue processing. On November 24, 2023, the Court dismissed LATAM'S motion for reversal against the ruling that declared the action filed by CONADECUS admissible. Accordingly, on December 4, 2023, LATAM filed the statement of defense. A reconciliation hearing was held on March 27, 2024, but no agreement was reached. An interim decision on evidence was rendered on May 14, 2024, and on June 18th, the reconsideration of that resolution was denied, which began the evidentiary period. The parties were convened to hear a decision on May 27, 2025. The amount at the moment is undetermined.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.726429/2021-41	Notice of a violation prepared for the COFINS request regarding taxable events presumably occurring between 2016 and 2017.	TAM filed its administrative defense with an unfavorable decision. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). A partial decision on the appeal by LATAM Airlines Brazil was rendered on August 21, 2024. We need to wait for service of the decision to evaluate the next steps to take.	20,367

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.009919-3(0009850-54.2007.4.01.3400)	A lawsuit seeking to review the incidence of the Social Security Contribution taxed on 1/3 of vacations, maternity payments and medical leave for accident.	In March 2007, the company filed a lawsuit protesting a court order so that the impact of social security payments on funds would not be eliminated (social security payments are applicable to 1/3 of vacation time, salary during maternity leave and illness subsidies). The decision rendered on February 2, 2008 was against the company, so it filed an appeal. The Appellate Court issued a decision partially in favor of the company. A Special/Extraordinary Remedy was filed that was stayed until the Court's decision – (Topic STF 985). The matter was partially decided in the Supreme Court's decision of June 2024 (STF) on the "leading case" of another company. After analyzing the decision by the Federal Supreme Court, LATAM Airlines Brazil confirmed that payments are owed for one-third of the vacation time from September 2020 to May 2024 and these amounts were deposited. The trial is expected to be completed.	72,027
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85.1998.4.01.0000	An indemnity claim to collect a differentiated price from the Federal Union because of the disruption of the economic equilibrium in the concession agreements between 1988 and 1992. The indemnity, should the action prosper, cannot be estimated (Price Freeze).	The lawsuit began in 1993. In 1998, there was a decision favorable to TAM. The process reached the Court, and in 2019, the decision was against TAM. The company has appealed and a decision is pending.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal do Trabajo de São Paulo	1000115-90.2022.5.02.0312	A class action whereby the Air Transport Union is petitioning for payment of additional hazardous and unhealthy work retroactively and in the future for maintenance/ CML employees.	The action was considered partially valid. The parties filed an appeal. The appeals are pending referral to the Superior Labor Court for a decision.	566

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal	15746.728063/2022-00	This is an administrative claim regarding alleged irregularities in the payment of Technical Assistance (SAT) in 2018.	The trial court administrative defense has been presented and the ruling was adverse. The company filed an appeal that was referred to the Brazilian Federal Administrative Tax Court (CARF in Portuguese) for a ruling on December 4, 2024. One of the judges asked to analyze the case. In February 2025, after the proceedings returned to trial, an additional procedural stage was initiated in which the parties can present evidence and clarify certain positions. The procedural process by the Treasury is pending.	19,575
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	1003320-78.2023.4.06.3800	Legal action to discuss the debit of the administrative process 10611.720630/2017-16 (fine for violation of incorrect registration in DI- import declaration).	Distributed on January 19, 2023. The company obtained a precautionary measure suspending the collection without the need for a guarantee. The company obtained favorable decisions in the first and second instances, and the debt was canceled. The Treasury filed a Special Appeal and is awaiting trial.	22,120
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	12585.720017/2012-84	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 3rd quarter of 2010 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese).	Administrative defense presented. The administrative defense was denied. The Company presented a Voluntary Appeal (CARF) which was denied. A special appeal was presented, which was partially favorable. Waiting for the "liquidação" decision to be finalized.	10,291
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-982.487/2020-80	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2016 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese) (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was presented but was dismissed. The Company filed an Appeal to the Appellate Branch of the Internal Revenue Administrative Court (CARF in Portuguese). On September 17, 2024, an additional procedural stage was initiated to analyze overdue claims, allowing the parties to present evidence and clarify certain positions. This procedural step is pending.	10,377

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.530/2022-49	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 1rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was presented. A decision is pending.	10,810
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.532/2022-38	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 2rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was presented and a decision is pending.	11,611
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.533/2022-82	This is a petition to recover a credit (proportional) in the 4rd quarter of 2018 under the Social Security Financing Contribution program (abbreviated as COFINS in Portuguese). (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was presented and a decision is pending.	20,492
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.725650/2023-86	A Notice of Violation prepared in the petition by the Social Integration Program (abbreviated as PIS in Portuguese) and by COFINS on taxable events allegedly occurring between May 2018 and December 2018. (proportionality of the PIS and COFINS credits).	An administrative defense was presented and a decision is pending.	14,295

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
LATAM Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8156-2022	A class action filed by CONADECUS against LATAM Airlines Group S.A. for alleged violations of the Consumer Protection Law because of the cancellation of tickets for international flights purchased through travel agencies. It petitioned for fines and damage indemnities to be imposed in defense of the collective and/or diffuse interest of consumers. LATAM has retained specialized legal counsel to defend it.	We were served the claim on September 21, 2023. On September 30, 2023, we filed a remedy of reconsideration against the decision that declared the lawsuit filed by CONADECUS admissible, which was dismissed by the Court on November 11, 2023. On November 18, 2023, LATAM filed the statement of defense. On August 6, 2024, LATAM petitioned that the proceedings be declared to have been abandoned, a request that was granted by resolution dated March 27, 2025. The National Association of Consumers and Users of Chile (CONADECUS in Spanish) filed an appeal against the decision on April 2, 2025, which was sustained in a ruling rendered August 20, 2025. On November 26, 2025, the Court summoned the parties to a reconciliation hearing, which did not take place due to lack of notification.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.967587/2022-48	This is about the unaccredited compensation/ reimbursement and redress regarding the improper payment of the monthly federal social assistance contribution (Cofins, as abbreviated in Portuguese) made in the third quarter of 2018.	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	11,697

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-2011 NC-524-2023	NC-388-2011. On August 11, 2023, the Civil Aviation Administration ("JAC," as abbreviated in Spanish) filed a petition for clarification with the Anti-Trust Court ("TDLC," as abbreviated in Spanish) regarding Condition VIII.4 of Decision #37/2011 ("Condition VIII.4"). The petition seeks to impose a temporary 5 years limitation on 23 frequencies assigned by the JAC to LATAM after Decision #37 was issued. NC-524-2023. JetSmart filed a non-contentious inquiry on September 26, 2023, in relation to the terms of the future public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route.	The TDLC accepted LATAM's remedy of reconsideration on October 17, 2023 and amended its previous ruling and dismissed the JAC's petition for clarification. On October 23, 2023, the JAC presented an appeal to the Supreme Court requesting that the TDLC resolution be annulled and petitioned declared admissible the remedy of reconsideration. The Supreme Court unanimously dismissed the appeal against judgment by the JAC, LATAM opposed both actions of the JAC. There are no appeals pending in this case. In a separate but related process, JetSmart filed a non-contentious inquiry on September 26, 2023, in relation to the terms of the future public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. JetSmart requested an injunction to suspend the tender and maintain the aviation frequency assignments as currently held until the inquiry has finalized. The TDLC declared the inquiry admissible on October 2, 2023, but only to begin a procedure to determine whether the rules in the terms of the public aviation frequency tender violate Decree Law 211, and dismissed the request for provisional measures. JetSmart filed two remedies of reconsideration against the decision by the Antitrust Court on October 4, 2023. The JAC became a party to such motions on October 6, 2023 and LATAM became a party to the process on October 10, 2023, and it requested that the motions filed by JetSmart be dismissed. On October 16, 2023, the TDLC took into account the considerations presented by LATAM and rejected the two motions for reconsideration filed by JetSmart. On October 19, 2023 CONADECUS requested to become part of this process and requested the same injuction previously rejected twice by the TDLC. On October 23, 2023 LATAM submitted a brief to the TDLC requesting the rejection of saidinjuction now requested by CONADECUS. On October 23, 2023, a public auction was held by JAC for thirteen international frequencies for the Santiago - Lima route, LATAM won ten of thirteen of these routes. (Continues on the next page)	—

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
				(Continues from the previous page) On October 24, 2023, JetSmart once again requested that an injunction be issued regarding the public tender of aviation frequencies on the Santiago-Lima route. On October 30, 2023, LATAM filed a brief petitioning for the dismissal of the new precautionary measure petition of JetSmart. On November 2, 2023, the TDLC rejected the request for injunctions submitted by JetSmart and CONADECUS. On December 5, 2023, JetSmart complied with TDLC procedural order and published in the Chilean official newspaper a notice calling interested parties and stakeholders to submit information and opinions regarding JetSmart's inquiry On December 21, 2023 the FNE requested to be an intervening party in the process and requested to extend the deadline to provide background information. The TDLC accepted the postponement, leaving the deadline for providing information as February 5, 2024. On February 1, 2024, LATAM submitted a brief to TDLC advocating for its position and providing background information regarding JetSmart's inquiry. The Office of the National Economic Prosecutor (FNE), the JAC, the National Consumer Service (SERNAC), Sky Airline and CONADECUS also provided information in January and February 2024. The Civil Aviation Board submitted a petition for clarification to the Antitrust Court on February 13, 2024, asking whether a tender could be convened of international frequencies on the Santiago-Lima Route that expire in 2024. LATAM filed a brief on February 15, 2024 stating that no matter needed to be clarified and that the petition should be dismissed. The Antitrust Court ruled against the Civil Aviation Board on February 15, 2024 because there were no obscure or doubtful aspects to clarify. On April 25, 2024, a tender was held for two Santiago-Lima frequencies and both were awarded to JetSmart. LATAM furnished the certificate of that tender to the Antitrust Court. On June 19, 2024, LATAM accompanied an economic report and observations to the report presented by JetSmart. On July 19, 2024, the JAC, JetSmart, LATAM and Sky presented additional information. On July 31, 2024, the Public Hearing was held at the TDLC, with the participation of the JAC, the FNE, JetSmart, CONADECUS and LATAM. On December 18, 2024, the Antitrust Court of Chile (TDLC in Spanish) asked the Office of the National Economic Prosecutor (FNE in Spanish) to report on the status of the investigation in Case #2755-24 mentioned in the information it provided, and it asked the Civil Aviation Board (JAC in Spanish) to report on the status of the citizen consultation regarding a change in the frequency assignment regulations. Both the FNE and the JAC presented their responses on December 24, 2024. On January 10, 2025, the TDLC dismissed JetSmart's petition in the non-contentious process dated September 26, 2023 and declared that the tender terms and conditions created no material risks that might violate the provisions in Decree Law 211. On January 24, 2025, JetSmart filed an appeal against the TDLC ruling , which will be reviewed by the Supreme Court. The case was heard by the Supreme Court on October 6 and 7, 2025, and LATAM participated in the arguments. The court has made a decision that is in the process of being drafted.	

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.967612/2022-93	This is a petition to recover a credit Cofins in the 1rd quarter of 2019 (proportionality of the PIS and COFINS credits).	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	11,626
TAM Linhas Aéreas S.A	UNIÃO FEDERAL	1012674-80.2018.4.01.3400	Legal actions for members to have the right to collect contributions in the payroll collectible on the basis of gross sales.	This claim was filed in 2018. In January 2020, a decision favorable to the Company was rendered so that contributions would be collected on the basis of gross income. The company recently learned that the Superior Courts are rendering decisions unfavorable to contributors. They have ruled against the contributor in a recent decision. In December/2023 the position was withdrawn.	—
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	-	Appeal N°4070350001313 filed on January 22, 2025 against Intendancy Resolution #4070140001797 served December 31, 2024, which declared the Company's remedy of claim unfounded. Decision Resolutions #0120030130232 and #0120030130245 were notified on December 22, 2022, as was Fine Resolution #0120020038314, notified on December 22, 2022 and Determination Resolution No. 0120030130245 for indirect disposal of income not susceptible to subsequent tax control linked to the objections made to determination of third category net income for fiscal year 2015.	On January 26, 2023, the Company filed an appeal against the determination and fine resolutions issued by SUNAT. Through Resolution of the Intendencia No. 4070340000928 dated December 19, 2023, SUNAT declared the appeal filed by the Company founded and, consequently, Determination Resolutions No. 012-003-0130232, No. 012-003- 0130245 and Fine Resolution No. 012-002-0038314 are void. The audit area voided the objection to the Major Maintenance expense of approximately $63 million in the notice of Complementary Outcome of Request #0122220002363 dated September 4, 2024. However, it maintains the other objections. Decision Resolutions #0120030139681 and #0120030139682 were notified on September 16, 2024, as was Fine Resolution #0120020040024 because of a violation of Article 178.1 of the Tax Code. The Company filed a remedy of claim on October 23, 2024 against those resolutions, which was processed under Claim Docket #4070340001599. However, the National Customs and Tax Administration Commission (SUNAT in Spanish) decided, in Intendancy Resolution #4070140001797 notified December 31, 2024, to declare that the Company's remedy of claim was unfounded. Consequently, on January 22, 2025, an appeal was filed against this ruling before the Tax Court. On July 25, 2025, the Company received notification of Decision No. 06398-1-2025 by the Tax Court that declared that the ruling admitting the appeal was null and void because it was confirmed that the National Customs and Tax Administration Commission (SUNAT in Spanish) had not presented the complete file on the audit and administrative claim procedures. Therefore, in compliance with the Tax Court's decision, SUNAT re-submitted the complete file in Official Letter No. 4194 on August 21, 2025. A ruling on the file is currently pending.	122,953

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-927.871/2023-62	This is a petition to recover Social Security Funding Contributions (Cofins in Portuguese) from the first semester of 2020 (proportionally).	The administrative defense has been presented and a decision is pending.	13,404
TAM Linhas Aéreas	União Federal	19613.720519/2024-11	On February 7, 2024, the Brazilian Federal Tax Service issued a tax assessment against TAM Linhas Aéreas (19613.720519/2024-11) for the amount of ThUS$47.104 (MR$262.845) related to certain tax credits on "PIS COFINS" (Federal Social Contributions Taxed on Gross Income) during the 2019/2020 period.	The company filed an administrative response challenging the total amount of the tax assessment. The company received a partial decision on its defense on September 11, 2024. The company filed an appeal and is awaiting a decision on it.	55,042
LATAM Airlines Group S.A.	15° Juzgado Civil de Santiago	C-15990-2024	This is a class action filed by the National Consumers and Users Association (abbreviated as CONADECUS in Spanish) against LATAM Airlines Group S.A., American Airlines, Inc. and Delta Airlines, Inc. alleging several infringements of the Consumer Protection Law because flights were cancelled due to a flaw in the Crowdstrike antivirus software. It is petitioning for the imposition of fines and a damage indemnity in defense of the collective or diffuse interest of consumers.	LATAM has retained expert attorneys to handle its defense. LATAM Airlines Group was served the claim on September 17, 2024. On September 27, 2024, LATAM filed a remedy of reconsideration against the resolution that declared the action filed by the National Consumers and Users Association (CONADECUS in Spanish) admissible, which was dismissed by the court on November 20, 2024. LATAM filed a brief of answer to the claim on December 9, 2024. The conciliation hearing was held on February 19, 2025, but no agreement was reached. The interlocutory evidence hearing was issued on April 3, 2025, which was notified to LATAM on September 8, 2025. The ordinary evidentiary phase ended November 5, 2025.	—

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
LATAM Airlines Brasil	Courts of the Sao Paulo, Rio Grande do Sul, Parana, Rio Grande do Norte, Santa Catarina, Ceará, Regional Labor Court of the 15ª Región and Federal Regional Court of the 4ª Region	Various roles listed in detail in the fifth column	Lawsuits against the companies Voepass and LATAM Airlines Brasil for alleged liability in civil proceedings, filed by the families of the victims of the Flight 2283 plane crash. Claims were also filed against ANAC, the Brazilian civil aviation regulatory agency, and ATR (Avions de Transport Régional, an aircraft manufacturer) in cases 5002529-15.2025.4.04.7005 and 5002829-74.2025.4.04.7005. All these litigations are under insurance coverage.	Cases with a determined value of the cause and without an settlement approved by the Court: Thiago Cavalcanti Sartori and others (Rol 1031322-41.2025.8.26.0100), Gabriela Michel (Rol 5007465-09.2024.8.21.0087), Wilson dos Santos Silva and other (Rol 5002829-74.2025.4.04.7005), Éder Schulz, Marli Schulz and Valentina Siveris (Rol 4045612-10.2025.8.26.0100) and Rosana Barbosa Bartinik (Rol 0059347-06.2025.8.16.0021). Cases with an extrajudicially settlement approved by the Court regarding the compensation action: Luana dos Santos Bezerra Bounhe and others (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 Vinícius Ávila Santana and others (Rol 0012257-66.2024.5.15.0004), Maria Fernanda Azevedo Pompilio Leonel Ferreira and others (Rol 0045785-61.2024.8.16.0021), Laura dos Reis Camilo and other (Rol 1182239-09.2024.8.26.0100), Aracy Ribeiro Moreira and others (Rol 1174718-13.2024.8.26.0100), Silvia Nicole Dantas Costa Maia and others (Rol 1003874-02.2024.8.26.0659), Livia Raquel de Souza Dutra and others (Rol 3036952-42.2024.8.06.0001), Fernanda Laice de Gois Nascimento Paula and others (Rol 0827620-90.2024.8.20.5106), Ana Lurdes de Souza and other (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 and others (Rol 0043796-20.2024.8.16.0021), Beatriz Alves Coca Navarro and others (Rol 1001217-87.2025.8.26.0292), Beatriz da Costa Silva (Rol 5002529-15.2025.4.04.7005) and in the proceedings brought by the relatives of Rosana Santos Xavier (Rol 1000691-14.2025.8.26.0198). Currently, there are no more cases with an undetermined case value and without an approved out-of-court settlement. The settlement amount has already been paid by the insurer, and the proceedings will be closed. All these litigations are under insurance coverage.	—
LATAM Airlines Brasil	União Federal	17459.720028/2024-67	A Notice of Infringement was received in which the business fund amortizations (agiotage) made in the 2019 and 2020 calendar years were rejected in the calculation of Business Income Tax (IRPJ in Portuguese) and the Social Assessment on Earnings (CSL in Portuguese).	An administrative defense has been presented. The company was notified of an unfavorable decision and it filed an Appeal on September 18, 2025.	25,672

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Amounts Committed (*)
					ThUS$
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal Laboral Regional da 10° Región - TRT 10	0000582-04.2021.5.10.0020	Public civil action filed by the National Aeronautics Union seeking that the company reinstate employees dismissed for alleged discrimination after they opposed the company's proposed salary reduction.	The first instance court ruled that the union lacked standing and terminated the action. The union filed an appeal. The second instance court overturned the ruling and ordered the reopening of the investigation. Currently awaiting trial by the Supreme Court of Justice (TST).	14,541
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.722355/2014-52	This is a notice of infringement that seeks to require the company to submit the PIS and COFINS - 3rd quarter 2009 to 1st quarter 2011 (proportionality)	The company obtained a favorable decision in the first and second instance canceling the debt. The case must be closed.	11,389
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	União Federal - Fazenda Nacional	1022008-31.2024.4.01.3400	This is a claim seeking that the legal relationship binding the company to pay a fine of 10% because of a violation of the temporary admission system be declared non-existent (linked to claims 10715-722.602/2017-75 and 10715-722.603/2017-10).	A decision rendered April 24, 2024 impeded the presentation of a guarantee by the company. The Treasury Service filed an appeal against that decision and the commencement of the court trial is now pending.	11,291
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.973971/2024-11	Petition to make use of the Cofins credit in the 4th quarter of 2022 (proportionally).	The Company presented its administrative defense on November 5, 2025 and is awaiting a decision.	15,753
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.973969/2024-34	Petition to make use of the Cofins credit in the 3th quarter of 2022 (proportionally).	The Company presented its administrative defense on November 5, 2025 and is awaiting a decision.	10,341

In order to deal with any financial obligations arising from legal proceedings in effect at December 31, 2025, whether civil, tax, or labor, LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries, has made provisions, which are included in Other non-current provisions that are disclosed in Note 20.

The Company has not disclosed the individual probability of success for each contingency in order to not negatively affect its outcome.

(*) The Company has reported the amounts involved only for the lawsuits for which a reliable estimation can be made of the financial impacts and of the possibility of any recovery, pursuant to Paragraph 86 of IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets.

II. The following table contains the proceedings that were closed or changed to remote status during 2025, according to what was disclosed in the contingencies note of the corresponding financial statement:

Company	Court	Case Number	Origin	Stage of trial	Status
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justiça (STJ)	0042711-61.2007.8.05.0001 (1449899)	Trial involving a commercial representation contract signed directly with the company Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. alleging the irregular closing of the contract, requesting payment of compensation.	The procedure before the Court of Appeal is pending. An agreement was made for the payment of ThUS$4,480 (R$25,000,000.00).The payment in the agreement was made in full.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of December 2024
LATAM Airlines Group S.A	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	445-2022	On May 21, 2022, Agunsa filed a petition to TDLC for a preliminary preparatory measure of exhibition of documents in respect of Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel and Fast Air in which Agunsa claimed that it was impacted by alleged anti-competition practices on the import cargo warehousing market at the Arturo Merino Benitez International Airport.	Fast Air was served on June 9, 2022 and on June 13, 2022, it lodged opposition against this petition, which was partially sustained by the Antitrust Court (TDLC) on July 19, 2022, in which the new exhibition date was set as August 22nd (the original date set by the court was July 1, 2022). On July 25, 2022, Fast Air requested a reconsideration of this latter court decision and petitioned that the temporary scope of the exhibition be reduced. Fast Air's petition was sustained and the scope of the documents to be revealed was limited even further. On August 12th, Fast Air petitioned that a new date and time be set for the exhibition hearing. The court granted this latter request on August 17th and set the exhibition date as August 31st. Fast Air appeared with 368 files and asked for confidentiality and/or secrecy of all of the information presented. The public versions have already been added to the case file as final versions. Aerosan began a separate, but related, non-contentious inquiry on April 20, 2023 before the Anti-Trust Court (abbreviated as TDLC in Spanish) petitioning that the TDLC decide whether the enforcement of Exempt Resolution #152 of the National Customs Bureau would violate Decree Law 211. Said Resolution #152 granted Agunsa permission to operate as a cargo warehouse at the North Warehouse facility. On January 10, 2024, the Public Hearing of the case was held. On July 15, 2024, the TDLC resolved that the Resolution of the National Customs Bureau consulted by Aerosan did not violate Law Decree No. 211. For the time being, the amount is indeterminate.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of December 2024
LATAM Airlines Group S.A	FNE	2585-19	On October 15, 2019, LATAM Airlines Group S.A. received the resolution issued by the National Economic Prosecuting Authority ("FNE") which begins an investigation Role N°2585-19 into the agreement between LATAM Airlines Group S.A. and Delta Air Lines, Inc ("Delta").	On August 13, 2021 FNE, Delta and LATAM reached an out-of-court agreement that put an end to this investigation. On October 28, 2021, the Tribunal de Defensa de la Libre Competencia approved the out-of-court agreement reached by LATAM and Delta with the FNE. The investigation is completed.	Disclosed in the Company's consolidated financial statements as of December 2024

III. Governmental Investigations.

1) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on February 1, 2018 beginning Investigation 2484-18 on air cargo carriage. On August 29, 2023, the Office of the National Economic Prosecutor (FNE) decided to separate part of the information from such investigation and created a new Case #2729-23 relative to cargo carriage on charter flights from Santiago to Easter Island during the pandemic. The investigation under Case #2729-23 was archived and ended with no action taken by the FNE. An ordinary official letter was received in Case #2484-18 on August 28, 2023 in which the FNE requested further information from LATAM, the response to which was sent on September 27, 2023. An Official Ordinary Letter was received on October 14, 2024 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on November 4, 2024. The most recent activity in the investigation of Case #2484-18 is an Official Ordinary Letter dated November 21, 2024, which was answered in two parts: the first on December 6, 2024 and the second on December 11, 2024.

2) On October 13, 2020, the FNE gave notice that it had begun an investigation under Case #2630-2020 because of a claim about travel agency fees. On March 14, 2025, the FNE decided to separate this investigation and create a new Case #2797-25 on the implementation of New Distribution Capability (NDC) systems by airlines present in Chile. On July 18, 2025, investigation #2630-20 was archived without any action by the FNE. Regarding investigation file number 2797-25, LATAM received an official letter on December 9, 2025, which was answered on December 22. The most recent activity in investigation file number 2797-25 is an official letter received on January 15, 2026, the response to which is currently being prepared and is within the established deadlines.

3) LATAM Airlines Group S.A. received a resolution by the National Economic Prosecutor (FNE) on August 12, 2021 beginning Investigation N° 2669-21 on compliance with condition VII Res. N° 37/2011 from TDLC related to restrictions as to certain codeshare agreements. On October 2, 2023, the FNE decided to separate part of the information in such investigation. Case #2737-23 will be about the code share agreements between LATAM and Delta that LATAM petitioned be amended; and Case #2669-21 will be about the remaining code share agreements. In relation to the investigation with Role No. 2737-23, dated November 06, 2023, the FNE and LATAM reached an extrajudicial agreement in order to allow certain codeshare agreements between LATAM and Delta to be modified. On December, 7, 2023, TDLC approved the extrajudicial agreement reached by LATAM and the FNE. An Official Ordinary Letter was received on March 4, 2024 in the investigation in Case #2669-21 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on March 15, 2024. An Official Ordinary Letter was received on April 19, 2024 in which the FNE requested additional information from LATAM. That letter was answered on May 2, 2024. On December 11, 2024, LATAM received an Ordinary Official Letter in which the FNE requested additional information, which was answered by LATAM in two parts: the first dated December 26, 2024, and the second dated January 8, 2025. On April 8, 2025, LATAM received an official ordinary letter in which the FNE requested further information, which LATAM answered on May 7, 2025. The most recent activity in the investigation under Case #2669-21 is an official ordinary letter dated June 9, 2025 that was answered on June 23, 2025. On September 3, 2025, the FNE again decided to disassemble part of the background information from investigation No. 2669-21, leaving Investigation No. 2824-25 for the investigation regarding codeshare agreements and other cooperation and coordination agreements between LATAM and third-party airlines and the competition conditions on routes connecting Chile with Oceania and Europe operated by LATAM. Regarding Investigation No. 2824-25, on September 8, 2025, LATAM received an Ordinary Letter in which the FNE requested background information, which was requested in two deliveries: the first was answered on September 16, 2025, and the second was answered on October 15, 2025. The most recent activity is an official letter sent by the Office of the National Economic Prosecutor (FNE in Spanish) on November 6, 2025 that was answered December 5, 2025.

4) The competition authority sent an inquiry [or request] to TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) with the objective of obtaining information regarding certain pricing issues, which was received by the company on November 27, 2023. On December 29, 2023, CADE sent a new request to LATAM Airlines Brasil requesting more complete information, to which LATAM responded in parts, on February 16, 2024, March 11, 2024, March 22, 2024 and June 11, 2024. On February 25, 2025, the Administrative Council for Economic Defense (CADE in Portuguese) sent a new letter to LATAM Airlines Brazil requesting additional information on the pricing process, which LATAM answered on April 3, 2025. The investigation process remains open until December 22, 2025, that date can be modified by the authorities. LATAM Airlines Brasil is collaborating with the authority and remains committed to transparency and compliance with all applicable rules and regulations.

5) Brazilian consumer authorities sent three official letters to LATAM Airlines Brazil in August and September 2024 requesting information on the crash of a Voepass airplane. LATAM Airlines Brazil has a code-share agreement with Voepass. The company answered those letters properly by the deadline. The National Consumer Secretariat and the Consumer Defense Institute of the State of São Paulo (PROCON SP) decided to archive the procedure due to the sufficiency of the responses presented by the company. The procedures before the Consumer Defense Institute of the State of Paraná (PROCON PR) are still ongoing. LATAM Airlines Brazil also received an official letter from the Office of the Public Prosecutor on August 12, 2024, which it answered on August 27, 2024 (IC 0161.0001107/2024). On September 5, 2024, the Prosecutor's Office issued a decision to separate the procedure into three specific topics: (1) security matters, in which LATAM Airlines Brasil is not a party (IC 14.0156.0004310/2024); (2) consumer matters (IC 0161.0001000/2024), with two representations filed, already archived; and (3) compensation matters, It is also archived. Remote. By filing the main civil investigation (IC 0161.0001107/2024), the Public Prosecutor's Office determined the opening of (1) a new civil investigation to determine the collective moral damages (LATAM Airlines Brasil has not yet been notified of the opening of this procedure) and (2) an administrative process to accompany the payment of compensation under PR 22883 (LATAM Airlines Brasil has not yet been notified of the opening of this procedure). Possible. On January 17, 2025, the Public Defender's Office of Paraná reported the opening of an administrative process to determine the collective moral damages. LATAM Airlines Brasil has been notified of the opening of the process, but, to date, no additional information has been requested from the company. Possible. On March 11, 2025, PROCON SP sent a letter to LATAM Airlines Brasil requesting information on metrics and measures taken to serve customers following the suspension of Voepass operations by the National Civil Aviation Agency (ANAC). The response was submitted on March 18, 2025. Possible. On March 12, 2025, the Consumer Protection Institute of Juiz de Fora (Minas Gerais State) announced the opening of an administrative proceeding, also seeking information on customer service following the suspension of Voepass operations. The response was submitted on March 19, 2025. On May 6, 2025, the Office of the Federal Prosecutor sent an official letter to LATAM Airlines Brazil requesting clarification of a claim filed by a consumer, especially in relation to the delays in Voepass flights and aircraft conditions. The company answered that letter on June 5, 2025. The procedure was later quashed since Voepass' authorization to sell flights was definitively revoked by the National Civil Aviation Agency (ANAC in Spanish).

IV. The Supreme Federal Court (STF) of Brazil, in the judicial proceeding of General Impact Issue 1417 (single judicial process 0834466-97.2024.8.19.0209), and without prejudice to the fact that the STF will rule on this case in the future and issue a final judgment based on its merits, it has already issued the two following rulings in said proceeding:

1) On August 23, 2025, it determined that the final judgment of this judicial proceeding will be applicable to all proceedings of similar facts in Brazil (recognition of general impact); and

2) On November 26, 2025, the STF partially suspended the ongoing judicial proceedings on a national level in Brazil, in the civil-consumer area, that address the liability of airlines for flight delays or cancellations caused by unforeseen events or force majeure and compensation for moral damages.

Although LATAM Airlines Brazil has already suspended nearly 10,000 cases to date, it expects this number of suspensions to continue growing.

The provisions for all proceedings remain in place until a final ruling is issued in each case.

NOTE 31 - COMMITMENTS

(a) Commitments arising from loans

In relation to certain contracts committed by the Company for the financing of the Boeing 777 aircraft, which are guaranteed by the Export – Import Bank of the United States of America, limits have been established for some financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. on a consolidated basis. Under no circumstance does non-compliance with these limits generate loan acceleration.

The Company and its subsidiaries do not have credit agreements that impose limits on financial indicators of the Company or its subsidiaries, with the exception of those detailed below:

On July 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, amended, increased and extended the 2022 revolving credit facility ("Exit RCF") from US$500 million to US$750 million with a consortium of nine banks led by JP Morgan Chase Bank, N.A. As of December 31, 2025, this credit facility is undrawn and fully available. Additionally, LATAM Airlines Group S.A., together with Professional Airline Services Inc., a Florida corporation and wholly owned subsidiary of LATAM Airlines Group S.A., issued: (i) on October 12, 2022, as amended on November 3, 2022, a five-year loan ("Term Loan B") for US$1.1 billion (on October 15, 2024, this loan was fully repaid), (ii) on October 18, 2022, senior secured notes at 13.375% maturing in 2027 ("2027 Notes") for a total principal amount of US$450 million (on October 15, 2024, this loan was fully repaid), and (iii) on October 18, 2022, senior secured notes at 13.375% maturing in 2029 ("2029 Notes," together with the 2027 Notes, the "Notes") for a total principal amount of US$700 million (on July 7, 2025, this loan was fully repaid). The Exit RCF, the Term Loan B, and the Notes (collectively, the "Exit Financing") previously shared the same intangible collateral, consisting primarily of the FFP business (LATAM Pass loyalty program), the cargo business, certain slots, gates, and routes, as well as intellectual property and LATAM trademarks. The Exit Financing contains certain covenants that limit the ability of the Company and its subsidiaries to, among other things, make certain types of restricted payments, incur debt or liens, merge or consolidate with others, dispose of assets, enter into certain affiliate transactions, engage in certain business activities, or make certain investments. Additionally, the agreements include a minimum liquidity covenant requiring the Company to maintain a minimum liquidity level, measured at the consolidated level of the Company (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million.

On July 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, amended, increased and extended the 2016 revolving credit facility ("RCF") with a consortium of nine financial institutions led by Citibank, N.A., guaranteed by aircraft, engines and spare parts for a total committed amount from US$600 million to US$800 million. The RCF includes restrictions of minimum liquidity measured at the consolidated Company level (with a minimum level of US$750 million) and measured individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum level of US$400 million). Compliance with these restrictions is a prerequisite for drawing under the line; if the line is used, compliance with said restrictions must be reported periodically, and non-compliance with these restrictions may trigger an acceleration of the loan. As of December 31, 2025, this line of credit is undrawn and fully available.

On November 3, 2022, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, entered into a five-year loan agreement ("Spare Engine Facility") with, among other institutions, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, acting through its New York branch as loan agent, secured by spare engines for a principal amount of US$275 million. As of November 4, 2024, this loan was fully repaid. The loan included minimum liquidity covenants measured at the consolidated level of the Company (with a minimum level of US$750 million) and individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a minimum combined level of US$400 million).

On October 15, 2024, LATAM Airlines Group S.A. received the funds from its issuance of secured bonds at 7.875% maturing in 2030 ("2030 Notes," together with the 2029 Notes, the "Notes") for a total principal amount of US$1.4 billion. The Exit RCF and the Notes share the same intangible collateral, consisting primarily of the FFP business (LATAM Pass loyalty program), the cargo business, certain slots, gates, and routes, as well as intellectual property and LATAM trademarks. Additionally, the agreements include a minimum liquidity covenant requiring the Company to maintain a minimum liquidity level, measured at the consolidated level of the Company (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million. The funds received were used to repay the Term Loan B and part of the 2027 Notes.

On November 4, 2024, LATAM Airlines Group S.A., acting through its Florida branch, entered into a new four-year revolving credit facility, secured by spare engines ("Spare Engine Facility"), with, among other institutions, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank as loan agent, for a total amount of US$300 million, of which US$275 million was drawn on the same day, leaving US$25 million available for the Company when required. The loan included minimum liquidity covenants measured at the consolidated level of the Company (with a minimum level of US$750 million) and individually for LATAM Airlines Group S.A. and TAM Linhas Aéreas S.A. (with a combined minimum level of US$400 million). The funds received were used to fully repay the previous spare engine financing. Finally, this issuance was linked to sustainability ("Sustainability-Linked"), which entails a commitment to reducing CO2 emissions intensity from March 2025 until the maturity of the facility. Compliance or non-compliance with these targets does not result in acceleration of the credit but instead applies a reward or penalty, respectively, on the interest rate.

On July 7, 2025, LATAM Airlines Group S.A. received the funds from its issuance of secured bonds at 7.625% maturing in 2031 ("2031 Notes," together with the 2030 Notes, the "Notes") for a total principal amount of US$800 million. The Exit RCF and the Notes share the same intangible collateral, which was amended respect to Exit Financing, and consists primarily of the FFP business (LATAM Pass loyalty program), as well as certain intellectual property and LATAM trademarks. Additionally, the agreements include a minimum liquidity covenant requiring the Company to maintain a minimum liquidity level, measured at the consolidated level of the Company (LATAM Airlines Group S.A.), of US$750 million. The funds received were completely used to repay the 2029 Notes.

As of December 31, 2025, the Company complies with the aforementioned minimum liquidity covenants.

b) Other commitments

As of December 31, 2025, the Company maintains valid letters of credit, guarantee notes and guarantee insurance policies, according to the following detail:

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS$	Release Date
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	62	Letter of Credit	303,187	Jan 10, 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	Guarantee Insurance	56,079	Apr 20, 2028
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	22	Guarantee Insurance	179,813	May 19, 2026
TRIBUNAL DEJUSTIÇADOESTADODABAHIA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	5,384	Jun 27, 2029
VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	8,489	Apr 15, 2028
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC	LATAM Airlines Group S.A.	11	Letter of Credit	7,452	Feb 3, 2026
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Guarantee Insurance	6,879	Dec 31, 2999
1° VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	3,091	Dec 31, 2999
ARQUITETURA DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DO RJ	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,469	Dec 31, 2999
AENA AEROPUERTOS S.A	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	2,270	Sep 10, 2026
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	2	Letter of Credit	3,600	Jan 27, 2026
METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	5	Letter of Credit	932	Mar 13, 2026
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	16	Letter of Credit	2,067	Mar 31, 2026
FUNDACAO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	11	Guarantee Insurance	20,669	Feb 10, 2026
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	5,400	Jul 20, 2026
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	34	Letter of Credit	8,102	Feb 12, 2026

Creditor Guarantee	Debtor	Quantity	Type	Value ThUS$	Release Date
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	Guarantee Insurance	1,280	Dec 31, 2999
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Guarantee Insurance	1,685	Oct 31, 2029
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	3	Letter of Credit	2,835	Nov 15, 2026
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	1,350	Aug 5, 2026
AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	6	Letter of Credit	1,101	Jan 31, 2026
DISTRITO FEDERAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,308	Jul 1, 2030
JFK International Air Terminal LLC	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,300	Jun 4, 2026
ANA AEROPORTOS PORTUGAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Guarantee Insurance	1,139	Oct 31, 2026
CORPAC S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	25	Letter of Credit	5,788	Jan 31, 2026
SYDNEY AIRPORT CORPORATION LIMITED	LATAM Airlines Group S.A.	1	Letter of Credit	1,120	Jul 16, 2026
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	7	Letter of Credit	1,616	Feb 6, 2026
			Total	635,405	

Letters of credit related to right-of-use assets are included in Note 16 Property, plant and equipment letter (d) Additional information Property, plant and equipment, in numeral (i) Property, plant and equipment delivered as collateral.

NOTE 32 - TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

(a) Details of transactions with related parties as follows:

Tax No.	Related party	Nature of relationship with related parties	Country of origin	Nature of related parties transactions	Currency	For the year ended December 31, 2025	2024
						ThUS$	ThUS$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	30	142
76.115.378-1	Costa Verde Portfolio S.A.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	121	—
76.183.853-9	Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	Related director	Chile	Tickets sales	CLP	—	16
Foreign	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Related director	Argentina	Real estate leases received	ARS	—	(5)
Foreign	Qatar Airways	Indirect shareholder	Qatar	Interlineal received service	US$	(28,560)	(22,863)
				Interlineal provided service	US$	27,867	32,092
				Services received of handling	US$	(225)	(88)
				Services provided of handling	US$	2,480	1,058
				Services received miles	US$	(2,150)	(10,103)
				Services provided miles	US$	3,679	2,783
				Services provided maintenance	BRL	681	776
				Services received VIP lounge	US$	(4)	—
				Services provided VIP lounge	US$	622	—
Foreign	Delta Air Lines, Inc.	Shareholder	U.S.A	Interlineal received service	US$	(342,254)	(319,499)
				Interlineal provided service	US$	211,082	213,153
				Services received miles	US$	(12,858)	(15,795)
				Services provided miles	US$	9,567	8,335
				Joint venture	US$	(10,000)	(10,000)
				Services received of handling	US$	(21,679)	(7,058)
				Services provided maintenance	US$	1,799	995
				Services provided maintenance	BRL	914	—
				Real estates leases provided	US$	163	155
				Services received VIP lounge	US$	(100)	—
				Services provided VIP lounge	US$	2,015	1,756
				Services received consulting and professional	US$	(1,890)	(22)
				Tickets sales	US$	42	—

The balances corresponding to Accounts receivable and accounts payable to related entities are disclosed in Note 9.

Transactions between related parties have been carried out under market conditions and duly informed.

(b) Board members, Chief Executives and Senior Directors compensation

The Company has defined for these purposes that key management personnel are the executives who define the Company's policies and macro guidelines and who directly affect the results of the business, considering the levels of Vice-Presidents Chief Executives Senior Directors and Board members.

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Remuneration	12,751	12,354
Board compensation	1,306	1,786
Non-monetary benefits	99	423
Short-term benefits	55,362	17,483
Termination benefits (*)	—	1,341
Total	69,518	33,387

In accordance with current legislation, the Ordinary Shareholders' Meeting held on March 24, 2025, determined the amount of the annual remuneration for the Board for the period from that date until the next Ordinary Shareholders' Meeting scheduled to take place within the first quarter of 2025. In this context, in addition to the base remuneration, an additional remuneration was approved for each Board member, with an incremental amount based on the following criteria:

(a) For the period between March 25, 2025 and the date of the next ordinary shareholders' meeting to be held within the first four months of 2026, each Director will be entitled to receive an additional amount to the base remuneration, equivalent to 9,226,234 units of remuneration or "URAs."

(b) Likewise, each Director who becomes part of the Board Committee will also receive, as additional compensation, a variable amount equivalent to an additional one-third (1/3) calculated on the incremental remuneration that the respective Committee member is entitled to as a Director, in accordance with the resolution of the Ordinary Shareholders' Meeting.

For payment purposes, the value of each URA will be considered as referentially equivalent to the price of a company's share. Consequently, URAs will be paid at the weighted average price of stock market transactions of the company's shares during the 10 business days preceding the effective date ("Weighted Average Price"). For the calculation of the Weighted Average Price, transactions on national stock exchanges, as well as in those nationally recognized foreign stock exchanges where LATAM American Depositary Shares are listed.

The amounts paid as of December 31, 2025 and 2024 for this concept, in accordance with the above, are:

	Paid during the period ended at December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
URAs Directors	345	763
URAs Board Committee	38	85
Total	383	848

NOTE 33 - SHARE-BASED PAYMENTS

(a) CIP (Corporate Incentive Plan)

As indicated in Note 22, in the context of the exit from Chapter 11 Proceedings, the Company implemented a talent retention program for the LATAM Group companies employees, which is divided into three categories. The first one (i.e., Non-Executive Employees) simply contemplates guaranteed payments in cash to the respective employees on certain dates depending on the country where the employee is hired. On the other hand, the remaining two categories (i.e., Non-GEM Executives and GEM Executives) contemplated the granting of synthetic units of remuneration (the "Units") that, by reference, are considered as equivalent to the price of one share of LATAM Airlines Group S.A. and consequently, in case they become effective, grant the worker the right to receive the payment in cash that results from multiplying the number of Units that are pay for the value per share of LATAM Airlines Group S.A. that must be considered in accordance with the CIP.

Below are more details of these two categories.

Non-GEM Executives

The first subprogram applies to senior executives not part of the GEM (Global Executive Meeting - Senior Managers, Managers, Deputy Managers). In this context, this program contemplates two different bonuses: (1) a retention bonus, consisting of the amount in money resulting from Units that are assigned to the respective employee and these Units being paid 20% on month 15 and 80% at month 24, in each case, counted from Exit date from the Chapter 11 Procedure (i.e., November 3, 2022) (the "Exit Date"). This is consequently, a guaranteed payment for these employees; and (2) a bonus associated to the performance defined on based on the compliance of certain financial indicators of LATAM Airlines Group S.A. and its subsidiaries, which is reflected in Note 19(b), becoming effective 20% at month 15 and 80% at month 24, in each case, from the Exit Date. Consequently, this is a temporary payment that is only made if these indicators are met.

GEM Executives

Applies to senior executives of the LATAM Group companies who are part of the GEM (CEO and employees whose job description is "vice presidents" or "directors"). Employees that participating in this program are eligible to receive cash payments for Units. These Units are as follows:

1. "RSUs" (Retention Shares Units): That is, Units associated with the employee's permanence in the Company, and consequently, are associated with the passage of time. In its totality, the CIP contemplates up to 3,107,603,293 RSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, RSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The mentioned above, subject to the occurrence of a trigger event related to the volume of transactions of securities issued by LATAM Airlines Group S.A. in the terms contemplated in the CIP (hereinafter, a "VTE" – Volume Triggering Event). The number of RSUs actually paid will be determined based on the net resources accumulated as a result of a VTE on the respective determination date (hereinafter, this adjustment will be referred to as the "Pro Rata Factor").

Notwithstanding the mentioned above, the CIP also contemplates a "Minimum Guaranteed Vesting" according to which, the percentage of RSUs indicated below will be effective on each date indicated, even if a VTE has not occurred. The foregoing, net of the RSUs that may eventually have become effective previously.

Minimum Guaranteed Vesting of RSUs	
	Percentage of Units that become effective
Month 30 from Exit Date	20%
Month 42 from Exit Date	30%
Month 60 from Exit Date	50%

2. "PSUs" (Performance Shares Units): That is, Units associated with both the employee's permanence in one of the LATAM Group companies and the performance of LATAM Airlines Group S.A. measured according to the share price. Consequently, like RSUs, these Units are associated with the passage of time. However, PSUs also consider the market value of the share of LATAM Airlines Group S.A. considering a liquid market. However, as long as there is no such liquid market, the share price will be determined on the basis of representative transactions. In its totality, the CIP contemplates up to 4,251,780,158 PSUs which are made effective by partialities in the terms indicated below.

As a general rule, PSUs will be eligible to become effective at the rate of one third on each of the following dates: month 24, month 36 and month 42, in each case, counted from the Exit Date. The foregoing, subject to (i) a VTE having occurred; and (ii) that the quotient (hereinafter, the "Net Price/ERO (Equity Rights offering) Quotient") between the net price of sales originating in a VTE, divided by the price of share at which the shares issued were placed under the capital increase agreed at the extraordinary shareholders' meeting of LATAM Airlines Group S.A. dated July 5, 2022 (that is, US$0.01083865799), is greater than 150%. The number of PSUs that actually becomes effective will be determined according to the Factor Pro Rata and the Quotient Net Price/ERO Price).

From the above it flows that the PSUs constitute an eventual and not guaranteed payment.

During the first quarter of 2025, GEM executives contracts were amended incorporating an alternative modality for a portion of the PSUs assigned to the employee to become effective. More specifically, up to 50% of the PSUs assigned to the respective employee will be eligible to become effective to the extent that, on or before the 60th month from the date of exit from the Chapter 11 Procedure, the Return per Share, expressed as a percentage of the price per share at which the shares issued by virtue of the capital increase agreed upon at the Extraordinary Shareholders' Meeting of LATAM Airlines Group S.A. on July 5, 2022 (i.e., US$0.01083865799), exceeds certain thresholds. For these purposes, the concept of "Return per Share" considers the average price of stock market transactions in shares of LATAM Airlines Group S.A. within 60 business days prior to the determination date, plus any dividends and distributions that have been paid to shareholders with respect to their shares in LATAM Airlines Group S.A. after the exit from the Chapter 11 Procedure.

In addition, some of the GEM Executives will also be entitled to receive a fixed and guaranteed payment in cash ("MPP" – Management Protection Plan) on certain dates under the Plan, at the rate of 33% in the month 18, 34% in the month 24 and 33% in the 30th month, all from the Exit Date. On the other hand, those employees who are eligible for this MPP will also be eligible for a limited number of additional RSUs ("MPP Based RSUs"). In its totality, the CIP includes 1,438,926,658 MPP based RSUs. As a general rule, MPP Based RSUs will be eligible to become effective on the same terms and conditions as RSUs; however, that they will be eligible to become effective at a rate of one third on each of the following dates: month 18, month 24 and month 30, in each case, from the Exit Date. The valuation of these Units will be equivalent to the value of the Company's share less the ERO Price at the time they become effective.

In all cases, the respective employees must have remained as such in one of the LATAM Group companies at the corresponding accrual date to qualify for these benefits.

Given the characteristics of this program, it has been recorded in accordance with the provisions of IFRS 2 "Share-based payments" and has been considered as a "cash settlement award" and, therefore, recorded at fair value as a liability that is part of the items Trade and other accounts payables and Provisions for employee benefits, non-current, which is updated at the closing date of each financial statement with effect on profit or loss for the period and classified in the line "Administrative expenses" of the Consolidated Statement of Income by function.

The fair value has been determined on the basis of the current share price and the best estimate of the future value of the Company's share, multiplied by the number of underlying units granted. This estimate was made based on the Company's Business Plan and its main indicators such as EBITDAR, adjusted net debt.

The movement of units as of January 01, 2024 and December 31, 2025 , is as follows:

	Opening balance as of 01.01.2024	Granted during the period	Exercised during the period	Forfeited during the period	Closing balance as of December 31, 2024	Vested
RSU - Retention	2,986,456,933	35,468,268	(692,032,415)	(91,282,871)	2,238,609,915	—
PSU - Performance	4,009,588,067	42,034,943	—	(89,352,930)	3,962,270,080	—
MPP BASED RSU - Protection	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	—

	Opening balance as of 01.01.2025	Granted during the period	Exercised during the period	Forfeited during the period	Closing balance as of December 31, 2025	Vested
RSU - Retention	2,238,609,915	79,870,832	(916,489,597)	—	1,401,991,150	—
PSU - Performance	3,962,270,080	162,161,992	(644,513,471)	—	3,479,918,601	—
MPP BASED RSU - Protection	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	—

NOTE 34 - STATEMENT OF CASH FLOWS

(a) The Company has carried out the following transactions with non-monetary impact transactions mainly related to financial lease and lease liabilities, which are described in Note 19 Other financial liabilities.

(b) Other inflows (outflows) of cash:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Bank commissions, taxes paid and other	(7,129)	(3,355)
Taxes on financial transactions	(12,136)	(10,563)
Guarantees	1,371	73,074
Fuel derivatives and currency	6,268	31,853
Judicial deposits	7,761	54,356
Derivative margin guarantees	466	10,902
Payment for derivatives premiums	(44,485)	(43,902)
Insurance recovery	—	9,788
Total Other inflows (outflows) Operation activities	(47,884)	122,153
Recoveries of credits and Guarantee deposit received from the sale of assets	62,018	34,469
Total Other inflows (outflows) Investment activities	62,018	34,469
Interest rate derivatives	2,204	1,456
Costs associated with financing	(85,855)	—
Others recovery	—	510
Expenses for shares buybacks	(587)	—
Withholding tax	(7,287)	(11,689)
Debt-related legal advice	—	(64,146)
Total Other inflows (outflows) Financing activities	(91,525)	(73,869)

(c) Dividends:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Latam Airlines Group S.A.	(604,877)	(174,549)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	(304)	(289)
Total dividends paid	(605,181)	(174,838)

(*) Dividends paid to minority shareholders

(d) Reconciliation of liabilities arising from financing activities:

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2024	Cash flows			Non cash-Flow Movements		As of December 31, 2025
		Obtainment	Payment		Interest accrued and others	Reclassifications	
		Capital (*)	Capital (**)	Interests			
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Guaranteed obligations	374,043	319,500	(37,648)	(29,158)	30,898	—	657,635
Other guaranteed obligations	374,751	239,520	(43,681)	(39,685)	40,294	—	571,199
Obligation with the public	2,239,303	790,120	(700,000)	(181,554)	232,450	(2,541)	2,377,778
Financial leases	799,773	—	(241,743)	(39,181)	158,667	11,537	689,053
Lease liability	3,362,581	—	(463,358)	(311,162)	1,213,962	(9,162)	3,792,861
Total Obligations with financial institutions	7,150,451	1,349,140	(1,486,430)	(600,740)	1,676,271	(166)	8,088,526

Obligations with financial institutions	As of December 31, 2023	Cash flows				Non cash-Flow Movements	As of December 31, 2024
		Obtainment	Payment			Interest accrued and others	
		Capital (*)	Capital (**)	Interests	Other flow		
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Bank loans	1,029,434	—	(1,089,000)	(167,026)	—	226,592	—
Guaranteed obligations	303,922	99,000	(28,938)	(19,908)	—	19,967	374,043
Other guaranteed obligations	430,350	272,112	(330,870)	(39,066)	—	42,225	374,751
Obligation with the public	1,302,838	1,378,948	(450,000)	(156,862)	(10,870)	175,249	2,239,303
Financial leases	901,546	—	(105,734)	(46,596)	—	50,557	799,773
Other loans	104	—	—	—	—	(104)	—
Lease liability	2,967,994	—	(344,038)	(288,176)	—	1,026,801	3,362,581
Total Obligations with financial institutions	6,936,188	1,750,060	(2,348,580)	(717,634)	(10,870)	1,541,287	7,150,451

(*) During the year 2025 the Company obtained ThUS$1,349,140 from long-term loans. For the year 2024, the Company obtained ThUS$1,750,060 amounts from long-term loans.

As of December 31, 2025, this financing is net of fee payments of ThUS$10,380. (MUS$ 24.952 as of December 31, 2024). See note 18, numbers 3 and 4.

(**) As of December 31, 2025, under the cash flows from financing activities are presented loan repayments of ThUS$1,023,072 and payments of lease liabilities of ThUS$463,358 (ThUS$2,004,542 and ThUS$344,038, respectively as of December 31, 2024).

Below are the details obtained (payments) of flows related to financing:

	For the year ended December 31,					
	2025			2024		
	Capital raising	Payments		Capital raising	Payments	
Flow of		Capital	Interest		Capital	Interest
	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$	ThUS$
Aircraft financing	559,020	(323,072)	(77,079)	99,000	(198,774)	(69,249)
Lease liability	—	(463,358)	(311,162)	—	(344,038)	(288,176)
Non-aircraft financing	790,120	(700,000)	(212,499)	1,651,060	(1,805,768)	(360,209)
Total obligations with Financial institutions	1,349,140	(1,486,430)	(600,740)	1,750,060	(2,348,580)	(717,634)

(e) Advances of aircraft and engines

Corresponds to the cash flows associated with aircraft and engines purchases, which are included in the statement of consolidated cash flows, within investing activities.

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Increases (payments)	(252,665)	(219,010)
Recoveries	87,442	34,379
Total cash flows	(165,223)	(184,631)

(f) Additions of property, plant and equipment and Intangibles

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Net cash flows from		
Purchases of property, plant and equipment	1,775,818	1,325,463
Additions associated with maintenance	449,502	358,475
Other additions	1,326,316	966,988
Purchases of intangible assets	104,483	94,412
Other additions	104,483	94,412

(g) The net effect of the application of hyperinflation in the consolidated cash flow statement corresponds to:

	For the year ended December 31,	
	2025	2024
	ThUS$	ThUS$
Net cash flows from (used in) operating activities	518	6,256
Net cash flows from (used in) investment activities	20	819
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	(538)	(7,075)
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents	—	—

(h) Payments of leased maintenance

Payments to suppliers for the supply of goods and services include the value paid associated with leased maintenance capitalizations for ThUS$185,005 (ThUS$246,429 as of December 31, 2024).

NOTE 35 - THE ENVIRONMENT

LATAM Airlines Group S.A. conducts its operations within a regulatory environment that incorporates relevant environmental requirements, particularly those related to fuel consumption, atmospheric emissions, waste management, and compliance with applicable environmental regulations in the countries where it operates. The Company manages the environmental aspects of its operations on a corporate basis, in coordination with the various operational areas, focusing such actions on regulatory compliance and on the identification and management of the principal environmental risks associated with its operations.

In this context, the Group's environmental management is structured primarily around the following areas: Environmental Management, Climate Change Management, and Circular Economy.

Environmental Management
LATAM maintains a corporate Environmental Management System (EMS) that enables the identification, assessment, and management of both the environmental regulations applicable to its operations and the relevant environmental risks. As part of this system, certain Group facilities hold recognized environmental certifications, including ISO 14001 certification at the maintenance and cargo base in Miami, United States, and the IEnvA standard (IATA Environmental Assessment) at operations in Ecuador, Peru, Colombia, Brazil, and Chile.

In March 2025, the Group obtained recertification of its Environmental Management System under the IEnvA standard for nine passenger and cargo operators in its Home Markets, expanding the scope of the certification to include the energy module for the three operators in Chile. In addition, in October 2025, the external surveillance audit of the ISO 14001 certification was conducted at the Miami base, during which the certification was maintained.

During the fourth quarter of the year, the Group continued to strengthen its EMS with respect to environmental risk prevention and control by conducting environmental emergency drills (spill response) and providing training to subsidiaries on energy management (ISO 50001) and ISO 14001.

Climate Change Management
Climate change represents a relevant risk for the airline industry, primarily due to its exposure to environmental regulations, fluctuations in fuel costs, and requirements related to the reduction of greenhouse gas emissions. The Group manages its exposure to these risks through an approach primarily focused on the reduction of Scope 1 emissions, prioritizing operational improvements, fuel efficiency, and the progressive renewal of its fleet. In

addition, the Company incorporates the use of sustainable aviation fuels (SAF) as a direct emissions reduction tool, the use of which is subject to their availability and technical and economic feasibility.
Among the main measures implemented are operational efficiency initiatives and the incorporation of next-generation aircraft, which, according to manufacturers' information, present lower fuel consumption compared to previous aircraft models.

Furthermore, the Group uses emissions offsetting mechanisms as a complementary tool within its climate management approach, both under applicable regulatory schemes and voluntary programs, without replacing direct emissions reduction efforts. The use of such mechanisms is subject to market conditions and applicable regulatory frameworks and does not give rise to significant financial obligations at the end of the reporting period.

During 2025, LATAM Group offset 87,168 tons of CO_2 through its portfolio of voluntary initiatives, which included Cobus, Extra Crew, Avión Solidario, and events, as well as programs linked to corporate clients, including charter operations, the 1+1 Program for Cargo and Corporate clients, and offsetting carried out by individual customers (B2C).

Additionally, during the same year, through the non-accrual mechanism of the carbon tax in Colombia, 218,148 tCO_2 were offset under the mandatory component and 2,847 tCO_2 through voluntary offsetting in the country.
In total, the Group offset 308,163 tCO_2 in 2025, considering both voluntary initiatives and the mandatory scheme in Colombia.

Circular Economy
LATAM develops initiatives aimed at the reduction, reuse, and recovery of waste generated in its operations, in line with environmental regulatory compliance, operational efficiency, and its strategy to gradually integrate the concept of circular economy into its operations.

At year-end, the Group had eliminated 97% of single-use plastics from its operations, with the remaining percentage maintained due to legal, sanitary, or operational restrictions. In addition, waste management systems were strengthened in certain relevant operations.

During 2025, LATAM Group continued to advance its circular economy roadmap by further strengthening waste management systems and expanding initiatives aimed at diverting waste from landfills.
As of November 2025, 61% of managed waste had been diverted, equivalent to 2,854 tons, through reduction, reuse, recycling, and composting actions, out of a total of 4,675 tons of waste managed within the Group's waste management system.

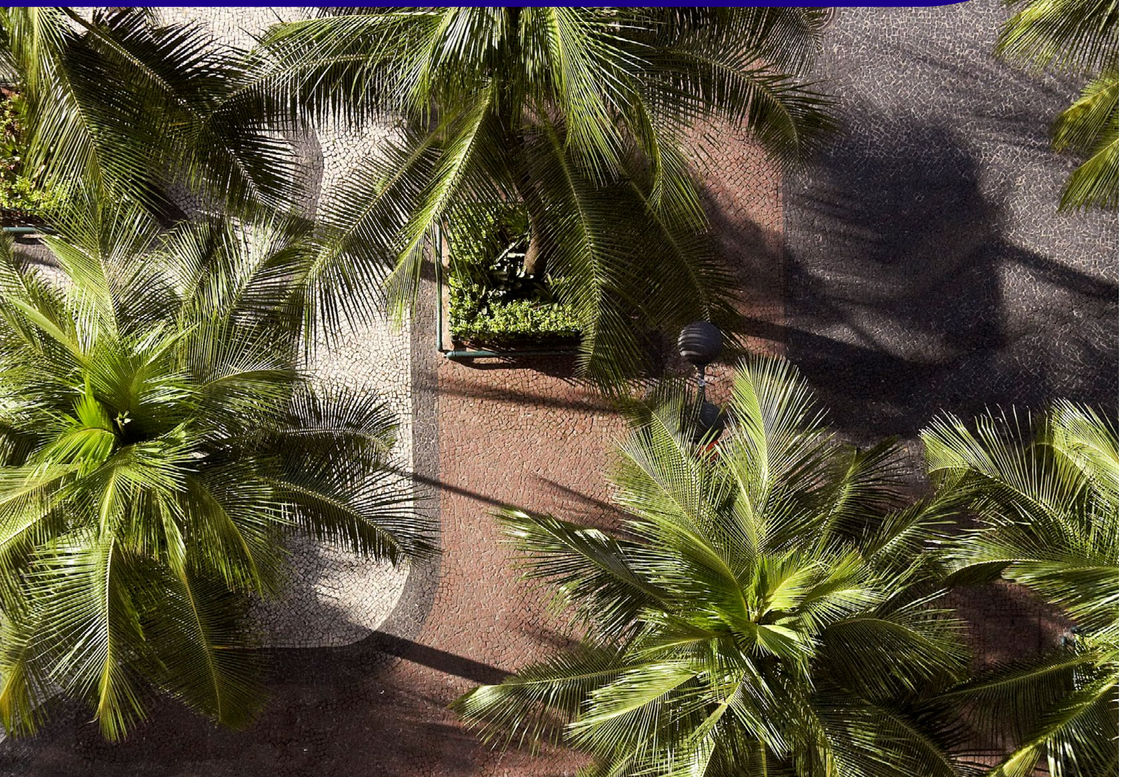
These advances reflect the consolidation of learnings and the scaling up of good practices implemented in previous years, as well as collaborative work with suppliers and airport concessionaires, establishing operational and technical foundations to continue progressively increasing the percentage of waste diverted in line with the objective defined for 2027.

NOTE 36 - EVENTS SUBSEQUENT TO THE DATE OF THE FINANCIAL STATEMENTS

After December 31, 2025 and up to the date of issuance of these financial statements, there is no knowledge of other events of a financial or other nature that significantly affect the balances or their interpretation.

The consolidated financial statements of LATAM Airlines Group S.A. and Subsidiaries as of December 31, 2025, have been approved in the Extraordinary Session of the Board of Directors on February 3, 2026.

FILIAIS E COLIGADAS



Durante o último exercício, a LATAM manteve relações comerciais com suas subsidiárias no que respeita a flota e prestações de serviços, as quais se projetam que serão mantidas durante 2025.

Os atos e contratos celebrados entre a LATAM e suas filiais e os resultados obtidos são detalhados nos Estados Financeiros, entre os quais se destacam:

Technical Training LATAM SA: durante este exercício, o Technical Training Carga SA prestou serviços de capacitação técnica à LATAM e suas subsidiárias. Por sua parte, a LATAM prestou serviços à LAN Carga SA e suas filiais relacionadas ao aluguel de aviões, aluguel de bens móveis e outros serviços.

Inversiones LAN S.A.: LATAM e Inversiones LAN S.A. celebram contratos de arrendamento de bens imóveis.

LAN Pax Group e filiais: LAN Pax Group S.A. e suas filiais prestam serviços à LATAM relacionados ao aluguel de aviões, manutenção e outros serviços. Por sua parte, a LATAM prestou serviços à LAN Pax Group S.A. e suas filiais relacionadas ao aluguel de aviões, manutenção, distribuição e outros serviços.

LATAM Airlines Perú S.A.: LATAM Airlines Perú S.A. presta serviços à LATAM relacionados à manutenção on-line e manuseio de passageiros no Peru. Por sua parte, a LATAM prestou serviços à LATAM Airlines Perú S.A. relacionados ao aluguel de aviões, manutenção de aeronaves e outros.

TAM S.A. e filiais: TAM S.A. e suas filiais celebram contratos com a LATAM relativos ao aluguel de aviões e motores, e outros contratos de prestação.

LATAM Travel S.R.L.: LATAM Travel S.R.L. serviços prestados de operadora de passeios na LATAM

LATAM Airlines Group S.A.

Nome: LATAM Airlines Group S.A.

RUT: 89.862.200-2

Constituição: Se constituiu como sociedade de responsabilidade limitada sob a razão social "Línea Aérea Nacional-Chile Limitada", por escritura pública de data 30 de dezembro de 1983, registrada na Notaria de Eduardo Avello Arellano, tendo inscrito um extrato dela no Registro de Comércio de Santiago na fojas 20.341 número 11.248 do ano 1983 e publicado no Diário Oficial do dia 31 de dezembro de 1983.

Por escritura pública de data de 20 de agosto de 1985, escrita na Notaria de Santiago de don Miguel Garay Figueroa, a sociedade se transforma em uma sociedade anônima, sob o nome da Línea Aérea Nacional Chile S.A., que por expressão da disposição da Ley número 18.400, tem a qualidade de continuadora legal da empresa pública do Estado criada no ano 1929 abaixo do nome da Línea Aérea Nacional do Chile, em relação às concessões aeronáuticas e de radiocomunicações, direitos de tráfego e outras concessões administrativas.

Posteriormente, por escritura pública de data 24 de novembro de 1986, escrita na Notaria de Santiago por don Mario Baros González, a sociedade modificou sua razão social para "Línea Aérea Nacional Chile S.A.".

Luego, por escritura pública datada de 15 de maio de 1998, escrita no Notário de Santiago por Dom Eduardo Pinto Peralta, modificou a razão social da sociedade para "Lan Chile S.A.". A Junta Extraordinária de Acionistas da LAN Chile S.A. de 23 de julho de 2004 concordou em mudar o nome da empresa para "LAN Airlines S.A." A ata da Junta Extraordinária de Accionistas foi reduzida à escritura pública datada de 28 de julho de 2004, na Notaria de Santiago de don Iván Torrealba Acevedo. Um extrato de sua escritura foi inscrito no Registro de Comércio de Santiago na fojas 25.128 número 18.764 correspondente ao ano de 2004 e foi publicado no Diário Oficial de 21 de agosto de 2004. A data efetiva da mudança de razão social foi em 8 de setembro de 2004.

A Junta Extraordinária de Acionistas da LAN Airlines S.A. de 21 de dezembro de 2011 aprovou a mudança do nome da empresa para "LATAM Airlines Group S.A." Um extrato da escritura que foi redujo a Acta de dicha Junta foi inscrita no Registro de Comércio do Conservador de Bienes Raíces a fojas 4.238 número 2.921 correspondente ao ano de 2012 e foi publicada no Diário Oficial de 14 de janeiro de 2012. A data efetiva da mudança de nome foi em 22 de junho de 2012.

LATAM Airlines Group S.A. é rigoroso com as normas aplicáveis às sociedades anônimas abertas, encontrando-se inscrito para esses efeitos no número 0306, de 22 de janeiro de 1987, no Registro de Valores da Superintendência de Valores e Seguros.

Endereço de registro: Presidente Riesco 5711, comuna de Las Condes, Santiago, Chile.

Nota: Os Estados Financeiros das filiais são apresentados neste relatório de forma resumida. Os antecedentes completos foram encontrados à disposição do público nos escritórios da LATAM e na Superintendência de Valores e Seguros (SVS).

TAM S.A. e filiais

Nome: TAM S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1997.

Objeto: Participar de qualidade de atuação em outras sociedades, especialmente em empresas que exploram serviços de transporte aéreo regular de âmbito nacional e internacional e outras atividades relacionadas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo regular.

Endereço de registro: Rua Ática, 673, andar 6, sala 61, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital subscrito e pago: MUS$4.861.810

Resultado do exercício: MUS$553.684

Participação em 2025: 100%

Variação ano/ano (a/a): 0,0%

% sobre ativos da matriz: 10,16887%

Presidente do Diretório: Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores: Jerome Paul Jacques Cadier (Diretor Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Alessio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

Sociedades filiales de TAM S.A.

TAM Linhas Aéreas S.A. e filiais

Nome: TAM Linhas Aéreas S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1988.

Objeto:

um. A exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas ou maletas, em conformidade com a legislação vigente.

b. Exploração de atividades complementares de serviços de transporte aéreo para transporte de passageiros, cargas e maletas.

c. Prestação de serviços de manutenção, reparação de aeronaves, próprios ou terceirizados, motores, peças e peças.

d. A prestação de serviços de hangar de aeronaves.

e. Prestação de serviços de atenção ao pátio e pista, abastecimento de limpeza a bordo de aeronaves.

f. Prestação de serviços de engenharia, assistência técnica e outras atividades relacionadas com a indústria aeronáutica.

g. Prestação de serviços de intermediação e agência de serviços e empresas em geral, exceto imóveis.

h. Realização de instrução e treinamento, relacionados às atividades aeronáuticas.

eu. Análise e desenvolvimento de programas e sistemas.

j. Compra e venda de peças, acessórios e equipamentos aeronáuticos.

k. Desenvolvimento e execução de outras atividades relacionadas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das arribas expressamente enumeradas.

eu. Importação e exportação de óleo lubrificante acabado.

m. Exploração dos serviços de correspondência bancária.

n. Armazenamento e armazenamento de todos os tipos de produtos, sólidos, líquidos e gasosos, por conta de terceiros.

Endereço de registro: Rua Ática, 673, andar 6, sala 62, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.867.869

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 10,12329%

Presidente do Diretório: Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores: Jerome Paul Jacques Cadier (Diretor Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Alessio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

ABSA: Aerolinhas Brasileiras S.A. e filial

Nome: ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em 1995.

Objeto:

um. Exploração dos serviços de transporte aéreo regular de passageiros, cargas e serviços postais, domésticos e internacionais, em conformidade com a legislação vigente.

b. Exploração de atividades auxiliares de transporte aéreo, tais como, atenção, limpeza e remoção de aeronaves, monitoramento de cargas, despacho operacional de voo, check in e check out e outros serviços previstos na legislação própria.

c. Alquiler mercantil e operacional, assim como o transporte de aeronaves.

d. Exploração dos serviços de manutenção e comercialização de peças, peças e equipamentos de aeronaves.

e. Desenvolvimento e execução de outras atividades relacionadas, relacionadas ou complementares ao transporte aéreo, além das anteriormente expressamente enumeradas.

Endereço de registro: Rodovia Santos Dumont, km 66, S/N, S.V.P lado esquerdo, Viracopos. Campinas, Brasil.

Capital subscrito e pago: MUS$ 9.213

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,14699%

Presidente do Diretório: Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores: Jerome Paul Jacques Cadier (Diretor Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Alessio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica).

Transportes Aéreos do Mercosul S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Paraguai.

Objeto: tem um objeto social amplo que inclui atividades aeronáuticas, comerciais, turísticas, de serviços, financeiras, representações, e investidores, com ênfase em atividades aeronáuticas de transporte regular e não regular, interno e internacional de pessoas, coisas e/ou correspondência entre outros, comerciais e de prestação de serviços de manutenção e assistência técnica em todo tipo de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para segurança de bordo, entre outros.

Direção de registro: Edificio Torre de las Américas Piso 8 Oficinas A e B - Av. República Argentina e Av. Mcal. López. Assunção, Paraguai.

Capital subscrito e pago: MUS$ 7.430

Participação 2025: 94,98000%

Variação a/a: 0%

% sobre ativos da matriz: 0,22010%

Presidente do Diretório: Enrique Alcaide Hidalgo

Diretores: Enrique Alcaide Hidalgo (Executivo), Esteban Burt Artaza (Titular), Diego Martínez (Titular) e Aparicio Diego Zárate Vidal (Titular)

Administradores: Enrique Alcaide Hidalgo, Esteban Burt Artaza e Diego Martínez.

Fidelidade Viagens e Turismo S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em 2013.

Objeto:

um. Dedicação às atividades de agências de viagens e turismo, privadas e não privadas, previstas na legislação turística vigente.

b. Administração e exploração de atividades turísticas para eventos e lazer.

Endereço de registro: Rua Ática, 673, andar 7, sala 72, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital subscrito e pago: MUS$22.507

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,25134%

Presidente do Diretório: Jerome Paul Jacques Cadier

Diretores: Jerome Paul Jacques Cadier (Diretor Presidente e Diretor sem designação específica); Bruno Macarenco Alessio (Diretor Financeiro); e Jefferson Cestari (Diretor sem designação específica)

Corsair Participações S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Brasil em 2011.

Objeto:

um. A participação em outras sociedades civis ou comerciais é uma condição de acionista ou credor.

b. A administração de bens próprios.

Endereço de registro: Rua Ática, 673, andar 7, sala 71, Jardim Brasil. São Paulo, Brasil.

Capital subscrito e pago: MUS$35

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00049%

Presidente do Diretório: Carlos Eduardo Prado

Diretores: Carlos Eduardo Prado (Diretor Presidente) e Bruno Macarenco Alessio (Diretor sem designação específica).

LAN Carga SA e suas subsidiárias

Nome: LAN Carga SA

Constituição: constituída como sociedade anônima cerrada por escritura pública de data 22 de maio de 1970, otorgada na Notaria de Sergio Rodríguez Garcés, sob a razão social "Línea Aérea del Cobre S.A.", tendo inscrito um extrato de dicha escritura pública no Registro de Comércio de Santiago na fojas 5.611 número 2.420 do ano 1970 e publicado no Diário Oficial do dia 22 de julho de 1970.

La Junta Extraordinária de Accionistas de Línea Aérea del Cobre S.A., de data 19 de dezembro de 1988, acordou mudar a razão social da empresa para "LADECO S.A.", o que se redujo a escritura pública datada de 25 de janeiro de 1989, na Notaria de Santiago de don Aliro Veloso Muñoz. Um extrato da escritura que foi redujo a Acta de dicha Junta foi inscrita no Registro de Comércio do Conservador de Bienes Raices a fojas 3.828 número 1.845 correspondente ao ano de 1989 e foi publicado no Diário Oficial de 16 de fevereiro de 1989.

A Junta Extraordinária de Acionistas da Sociedade concordou com a fusão da LADECO S.A. com a Fast Air Carrier S.A., sendo esta última a absorvida. A ata de dicha Junta de Accionistas foi reduzida a escritura pública com data de 20 de novembro de 1998 na Notaria de Santiago de don Eduardo Pinto Peralta, cujo extrato foi inscrito na fojas 30.091 número 24.117 do Registro de Comércio de Santiago e publicado no Diário Oficial de data 3 de dezembro de 1998.

A Junta Extraordinária de Acionistas da LADECO SA, datada de 22 de outubro de 2001, aprovou a modificação da razão social para "LAN Chile Carga SA". A Acta da Junta Extraordinária de Accionistas foi redujo a escritura pública com a misma data, na Notaria de Santiago de don Cosme Gomila Gatica. Um extrato de sua escritura foi inscrito no Registro de Comércio do Conservador de Belas Raízes de Santiago na fojas 27.746 número 22.624 correspondente ao ano de 2001 e foi publicado no Diário Oficial de 5 de novembro de 2001. A mudança de nome em sua vigência a partir de 10 de dezembro de 2001.

Posteriormente, a Junta Extraordinária de Acionistas, datada de 17 de agosto de 2004, aprovou a modificação da razão social da LAN Chile Carga SA, por "LAN Carga SA". A ata de dicha Junta Extraordinária de Acionistas foi redujo a escritura pública datada de 23 de agosto de 2004. Um extrato de dicha escritura foi inscrito no Registro de Comércio do Conservador de Bienes Raízes de Santiago em fojas 26.994 número 20.082 correspondente ao ano de 2004 e foi publicado no Diário Oficial de 30 de agosto de 2004.

Objeto: Realizar e desenvolver, por conta própria ou ajena, o seguinte: o transporte em geral em qualquer forma e, em particular, o transporte aéreo de passageiros, carga e correspondência, dentro e fora do país; as atividades turísticas, de hotelaria e outras complementares a elas, em qualquer forma, dentro e fora do país; a compra, venda, fabricação e/ou integração, manutenção, aluguel ou qualquer outra forma de uso ou serviço, por conta própria ou de terceiros, de aviões, repuestos e equipamentos aeronáuticos, e a exploração deles com qualquer título; a prestação de toda classe de serviços e assessorias relacionados com o transporte em geral e, em particular, com o transporte aéreo em qualquer forma, mar de apoio terrestre, de manutenção, de assessoria técnica ou de outra espécie, dentro e fora do país, e toda classe de atividades e serviços relacionados com o turismo, hotelaria e demais atividades e bens antes mencionados, dentro e fora do país. No cumprimento dos objetivos anteriores, a Companhia poderá realizar inversões e participar como sociedade em outras sociedades, adquirindo ações ou direitos ou interesses em qualquer outro tipo de associação, assim como nos existentes ou que se formam no futuro e, em geral, executar todos os atos e celebrar todos os contratos necessários e pertinentes aos multas indicadas.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$83.060

Resultado do exercício: MUS$34.189

Participação 2025: 99,89804%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 2,20517%

Presidente do Diretório: Andrés del Valle

Diretores: Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM), Roberto Alvo Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM) e Andrés Del Valle (Ejecutivo LATAM)

Gerente Geral: Andrés Bianchi Urdinola

Sociedades filiales de LAN CARGO S.A.

Fast Air Almacenes de Carga S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 1992.

Objeto: Realizar e planejar a exploração ou a administração de almacenos ou registros de depósitos aduaneiros, nos quais você pode armazenar qualquer bem ou mercadoria até o momento de seu retiro, para sua importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos sinalizados na Ordenanza de Aduanas, seu regulamento e demais normas correspondentes.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$6.741

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,11000%

% sobre ativos da matriz: 0,06294%

Diretores: Felipe Pumarino (Ejecutivo LATAM), Andrés Bianchi Urdinola (Ejecutivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawiewitsch (Ejecutivo LATAM)

Gerente Geral: Patricio Linzmayer Paganini

Prime Airport Services Inc.

Nome: Prime Airport Services Inc.

Constituição: Corporação constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Realizar e planejar a exploração ou a administração de almacenos ou registros de depósitos aduaneiros, nos quais você pode armazenar qualquer bem ou mercadoria até o momento de seu retiro, para sua importação, exportação ou outro destino aduaneiro, nos termos sinalizados pelo Departamento de Segurança Interna, seu regulamento e demais normas correspondentes.

Direção de registro: 6450 N.W. Rua 22, Prédio. 710, Miami, Flórida, 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$2

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,02252%

Diretor: Andrés Bianchi

Presidente: Antonio Orlandini

Transporte Aéreo S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 2001.

Objeto: O comércio de transporte aéreo em qualquer forma, no mar de passageiros, correio e/ou carga, dentro e fora do país, por conta própria ou ajena; manutenção, arrendamento e reparação de aeronaves; comércio e desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hotelaria; desenvolvimento e participação em todas as classes de inversão, tanto no Chile quanto no estrangeiro.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$32.489

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,00012%

% sobre ativos da matriz: 0,52743%

Diretores: Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM), Ramiro Alfonsín Balza (Ejecutivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

Gerente Geral: José Tomás Covarrubias Cervero

LAN Carga Inversiones SA e filial

Nome: LAN Carga Inversiones SA

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 2001.

Objeto:

um. O comércio de transporte aéreo em qualquer forma e mar de passageiros, correio e/ou carga, e tudo quando há relação direta ou indireta com sua atividade, dentro e fora do país, por conta própria ou externa.

b. A prestação de serviços relacionados com a manutenção e reparação de aeronaves, próprias ou de terceiros.

c. O comércio e o desenvolvimento de atividades relacionadas com viagens, turismo e hotelaria.

d. O desenvolvimento e/ou participação em todas as classes de inversão, tanto no Chile como no estrangeiro, em matérias relacionadas direta ou indiretamente com assuntos aeronáuticos e/ou com os demais objetos sociais.

e. O desenvolvimento e a exploração de todas as outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conectadas, coadjuvantes ou complementares do mesmo.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$159

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 1,0%

% sobre ativos da matriz: 0,67308%

Diretores: Andrés Bianchi Urdinola Plaza (Ejecutivo LATAM), Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM).

Gerente Geral: Andrés del Valle Eitel

Connecta Corporation

Constituição: Corporação constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Propriedade, arrendamento operacional e subarrendamento de aeronaves.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida, 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$1

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,15400%

Presidente/Diretor: Andrés Bianchi Urdinola

Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.

(subsidiária da LAN Carga Inversiones)

Constituição: Sociedade Anônima constituída na Colômbia.

Objeto: A prestação do serviço de transporte público aéreo comercial de carga e correio dentro do território da República da Colômbia, de e para toda a Colômbia. Como objeto social secundário, a sociedade poderá prestar serviços de manutenção a si mesmo e a terceiros; operar sua escola de operações e prestar serviços de instrução teórica e prática, e de treinamento em aeronáutico pessoal próprio ou de terceiros em suas diferentes modalidades e especialidades; importar para si ou para terceiros repuestos, partes e peças relacionadas com a atividade aeronáutica; prestar serviços aeroportuários a terceiros; Representa o agenciamento de empresas aéreas nacionais ou estrangeiras, de passageiros ou de carga, e em geral empresas que prestam serviços no setor aeronáutico.

Direção de registro: Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colômbia.

Capital subscrito e pago: MUS$ 796 ($ 1.861.785.000,00 Pesos Colombianos)

Participação em 2025: 90,46%

Variação a/a: 18,70000%

% sobre ativos da matriz: 0,79145%

Diretores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (Diretor), José Mauricio Rodríguez Munera (Diretor), Felipe Bayon Pardo (Diretor), Andrés Bianchi Urdinola (Suplente), Gabriel Vallejo López (Suplente) e Helen Victoria Warner Sánchez (suplente).

Administração: Jaime Antonio Gongora Esguerra (Diretor) e Erika Zarante Bahamon (Suplemento), 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

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Peru em 1997.

Objeto:

um. Promover, constituir, organizar, explorar e ter participação no capital e patrimônio de todo o gênero de sociedades mercantis, civis, associações ou empresas industriais, comerciais, de serviço ou de qualquer outro indivíduo, tanto nacionais quanto estrangeiros, bem como participar de sua administração ou liquidação.

b. A aquisição, a concessão e, em geral, a negociação com todos os tipos de ações, partes sociais e qualquer título-valor permitido pela lei.

c. A prestação ou contratação de serviços técnicos, consultivos e de assessoria, bem como a celebração de contratos ou convenções para a realização dessas multas.

Direção de registro: Av. Santa Cruz 381, Miraflores. Lima, Peru.

Capital subscrito e pago: MUS$88.290

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,74020%

Presidente do Diretório: Martin Eduardo Palomino Zapata

Diretores: Andrés Enrique del Valle Eitel, Antonio Orlandini, Antonio Olortegui.

Gerente Geral: Martin Eduardo Palomino Zapata

Prime Carga SpA

(Subsidiária da LAN Carga SA)

Constituição: Sociedade por Ações constituídas no Chile em 2023.

Objeto: O objeto exclusivo da sociedade será a realização de atividades de armazenamento de todos os tipos de produtos e/ou mercadorias; e, em geral, a realização de toda outra atividade e/ou negociação relacionada diretamente com, ou complementaria, as atividades de armazenamento, ou que sejam necessárias e/ou convenientes para o desenvolvimento adequado dos mismas, que permitam à sociedade fornecer soluções integrais de armazenamento.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$5.042

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,02830%

Americonsult S.A. de C.V.

(subsidiária da LAN Carga SA)

Constituição: Sociedade Anônima de Capital Variável constituída no México.

Objeto: Fornecer e receber todas as classes de serviços técnicos, de administração e de gestão de empresas industriais, comerciais e de serviços; Promover, organizar, administrar, supervisionar, transmitir e dirigir cursos de capacitação de pessoal; Realizar toda classe de estúdios, aviões, projetos, trabalhos de investigação; Contratar o profissional pessoal e o técnico necessário.

Direção de registro: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

Capital subscrito e pago: MUS$5

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,20000%

% sobre ativos da matriz: -0,02763%

Administração: Diana Olivares e Eduardo Opazo

Consultoría Administrativa Profesional, S.A. de C.V.. (FILIAL DE LAN CARGO)

Constituição: Sociedade Anônima de Capital Variável no México

Objeto: Atividade comercial principal e preponderante a prestação de serviços especializados em terra (serviços aeroportuários, complementares e comerciais), especificamente as empresas da indústria aeronáutica, incluindo aqueles permitidos pelos ordenamentos jurídicos aplicáveis, entre os quais, de forma enunciativa mas não limitativa, os conteúdos nos artigos 55 e 56 do regulamento da lei de aeroportos.

Direção de registro: Paseo de la Reforma 284, piso 17, Col, Juárez, Cuauhtémoc, Cidade do México 06600

Capital subscrito e pago: MUS$ 2.400

Participação em 2025: 99%

Variação a/a: 0%

% sobre ativos da matriz: 0,02252%

Administradora Única: Diana Olivares

LATAM Airlines Peru S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Peru em 1997.

Objeto: Prestação de serviços de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, em nível nacional e internacional, em conformidade com a legislação da aeronáutica civil.

Direção de registro: Av. Santa Cruz 381, piso 6, Miraflores. Lima, Peru.

Capital subscrito e pago: MUS$43.445

Resultado do exercício: MUS$38.808

Participação em 2025: 99,81%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,62631%

Presidente do Diretório: Cesar Emilio Rodríguez Larraín Salinas

Diretores: César Emilio Rodríguez Larraín Salinas, Ignacio Cueto Plaza (executivo LATAM), Enrique Cueto Plaza (executivo LATAM), Andrés Rodríguez Larraín Miró Quesada, Emilio Rodríguez Larraín Miró Quesada e Roberto Alejandro Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM)

Gerente Geral: Manuel Van Oordt

LATAM Travel Chile II S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 2012.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, navegantes, aéreas e de turismo em geral; a intermediação de serviços turísticos contos como:

um. A reserva de praças e venda de boletos em todas as classes de meios de transporte nacionais e internacionais.

b. A reserva, aquisição e venda de hospedagem e serviços turísticos, boletos ou entradas para todo tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país.

c. A organização, promoção e venda dos referidos pacotes turísticos, entende-se como contos o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, alojamento, etc), ajustados ou projetados a pedido do cliente a um preço pré-estabelecido, para serem operados dentro do território nacional.

d. O transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional.

e. El arriando e fletamento de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a apresentação de serviços turísticos.

f. O comércio de transporte aéreo em qualquer forma, ou mar de passageiros, carga ou correio.

g. Todo o outro relacionado direta ou indiretamente com a prestação dos serviços antes descritos.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$10

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,00503%

Diretores: Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM) e Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Gerente Geral: Nicolás Salazar

LATAM Travel S.R.L.

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída na Bolívia.

Objeto: Exploração, administração e representação de empresas ou negócios, nacionais ou estrangeiros, dedicados a atividades hoteleiras, marítimas, aéreas e de turismo em geral, e a intermediação de serviços turísticos, como: (a) a reserva de praças e venda de boletos em toda classe de meios de transporte nacionais ou internacionais, (b) a reserva, aquisição e venda de hospedagem e serviços turísticos, boletos ou entradas para todo tipo de espetáculos, museus, monumentos e áreas protegidas no país ou fora dele, (c) a organização, promoção e venda dos denominados pacotes turísticos, entendendo como contos o conjunto de serviços turísticos (manutenção, transporte, hospedagem, etc), configurados ou projetados a solicitação do cliente a um preço preestabelecido, (d) o transporte turístico aéreo, terrestre, marítimo e fluvial dentro e fora do território nacional, (e) o arriamento e a frota de aviões, barcos, ônibus, trens e outros meios de transporte para a apresentação de serviços turísticos; (f) o comércio de transporte aéreo em qualquer forma, como de passageiros, carga ou correio, e (g) toda outra atividade relacionada direta ou indiretamente com a prestação dos serviços acima descritos.

Direção de registro: Av. Los Álamos Nº 322, zona La Florida. La Paz, Bolívia.

Capital subscrito e pago: MUS$0

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00054%

Diretores: Julio Quintanilla Quiroga e Sergio Antelmo

Grupo LAN Pax S.A.

Constituição: Constituída como sociedade anônima cerrada em 2001.

Objeto: Realizar inversões em toda classe de bens, sejam esses móveis ou imóveis, corporais ou incorporados. Dentro de seu giro, a sociedade poderá formar todo tipo de sociedades, de qualquer espécie; adquirir direitos em sociedades formadas, administrá-los, modificá-los, liquidá-los. Em geral, você poderá adquirir e planejar todos os tipos de bens e explorá-los, mas por conta própria ou ajena, bem como realizar todos os tipos de atos e celebrar todas as cláusulas de contratos que sejam conducentes a suas finalidades. Exercer o desenvolvimento e a exploração de todas as outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculadas, conectadas, coadjuvantes ou complementares do mesmo.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$ 16.924

Resultado do exercício: MUS$(36.835)

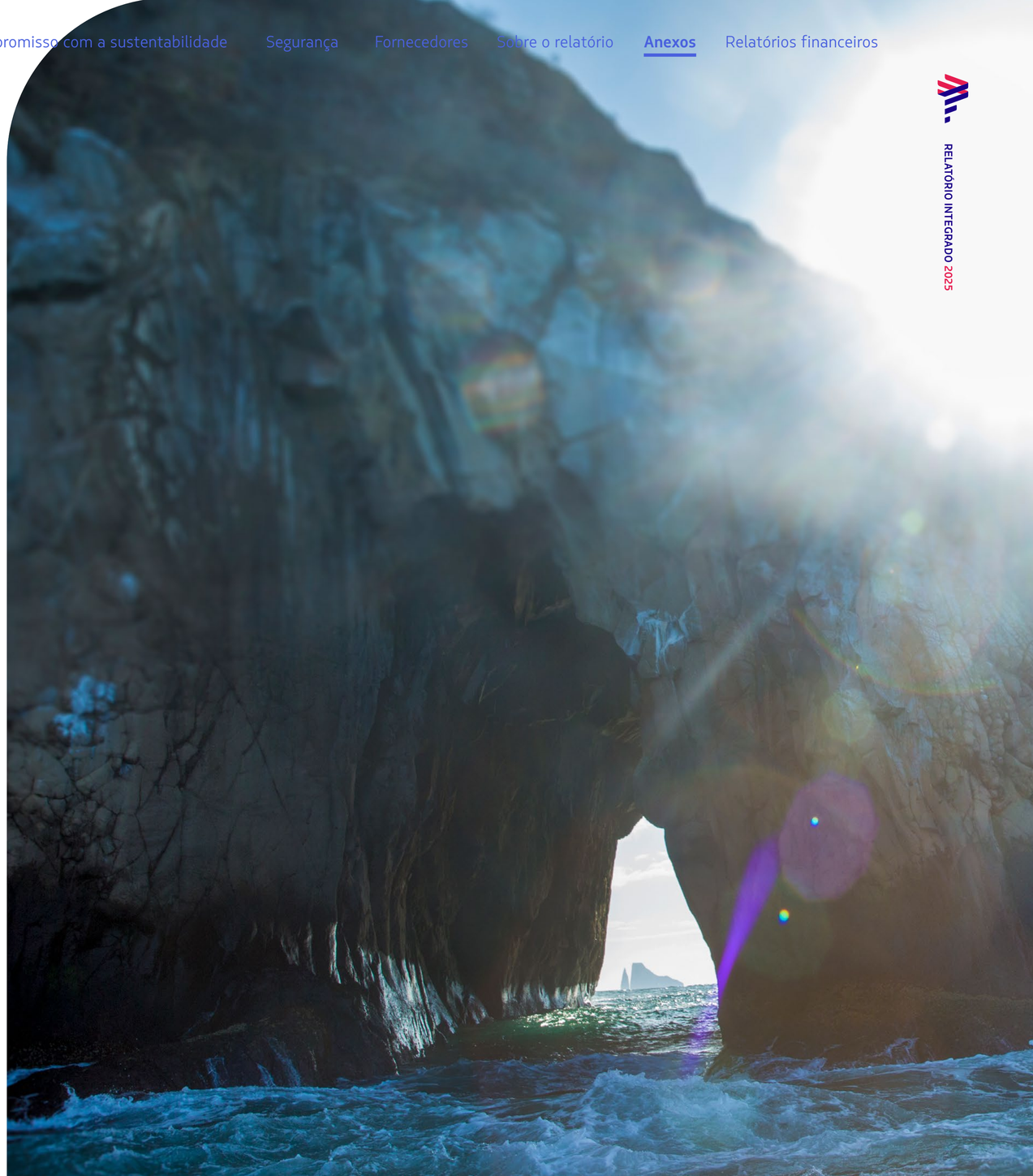
Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -8,46448%

Diretores: Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM), Roberto Alvo Milosawlewitsch (executivo LATAM) e Felipe Pumarino (executivo LATAM)

Gerente Geral: Andrés del Valle Eitel (executivo LATAM)



Sociedades filiales de LAN PAX Group S.A. y participaciones

Holdco Colômbia I SpA

Constituição: Sociedade por Ações constituídas no Chile em 2018.

Objeto: Efetuar inversões em todo tipo de bens, móveis ou imóveis, corporais e incorporados, por conta própria ou ajena, tanto no Chile como no estrangeiro. Simismo, formar, ingressar e participar em todas as classes de sociedades, comunidades, associações e contas de participação, e na administração e exploração dessas inversões e na percepção de seus frutos e qualquer outro tipo de benefício que os acionistas obtêm. Além disso, celebrar contratos e atos jurídicos necessários para essas multas.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.449

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00815%

Administrador: LAN Pax Group S.A.

Inversora Cordillera S.A. e filiais

Nome: Inversora Cordillera S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída na Argentina.

Objeto: Efetuar inversões por conta própria ou de terceiros ou associados a terceiros, em outras sociedades por ações, qualquer pessoa fora de seu objeto, constituídas ou a constituir, dentro da fora do território da República Argentina, por meio da aquisição, constituição ou concessão de participações, ações, cotas, bônus, opções, obrigações negociáveis, conversíveis ou não, outros títulos de valores mobiliários ou outras formas de inversão que sejam permitidas, de acordo com as normas vigentes em cada momento, você será o mesmo com a finalidade de manutenção da carta ou enajenarlas total ou parcialmente, dependendo do caso. Para isso, a sociedade poderá realizar todas as operações que não sejam proibidas pela lei nas multas do cumprimento de seu objeto e ter plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e executar os atos que não sejam proibidos pelas leis ou pelo estatuto.

Direção de registro: Suipacha 1111 Piso 18, [1008]. Cidade Autônoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital subscrito e pago: MUS$61

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,05000%

% sobre ativos da matriz: -0,35171%

Diretores: Manuel Maria Benites Jorge Luis Perez Alati Rosario Altgelt

Administração: Manuel María Benites, Jorge Luis Pérez Alati, Jerónimo Cortés e Diego Potenza.

LATAM Airlines Equador S.A. (antes Aerolane Líneas Aéreas Nacionales del Ecuador S.A.)

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Equador, em 2001

Objeto: Transporte aéreo de passageiros, carga e correio em forma combinada ou exclusiva de carga.

Direção registro: Conector de Alpachaca S/N Secundaria Hangar LATAM latitude 0, escritórios administrativos junto ao Edifício de bombardeiros de Quiport. Quito, Equador.

Capital subscrito e pago: MUS$34.100

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,04857%

Diretores: Xavier Rivera, Mónica Fistrovic e Mariela Anchundia

Presidente Executiva: Mariela Anchundia

Holdco Equador S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 2014.

Objeto: Efetuar toda classe de inversões com multas rentísticas em bens corporais ou incorporados, móveis ou imóveis, no mar no Chile ou no estrangeiro.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Piso 20. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$491

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0%

% sobre ativos da matriz: 0,00529%

Diretores: Andrés del Valle, Manuel Van Oordt e Felipe Pumarino.

Gerente Geral: Ramiro Alfonsin Balza (executivo LATAM)

Aerovias de Integración Regional S.A. – Aires S.A. e/o LATAM Airlines Colombia S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída na Colômbia.

Objeto: O objeto social da empresa será a exploração de serviços de transporte aéreo comercial, nacional ou internacional, em qualquer uma de suas modalidades, e por isso, a celebração e execução de contratos de transporte de passageiros, coisas e equipamentos, correio e carga em geral, em conformidade com as permissões de operações que para tais efeitos explícitos a Unidade Administrativa Especial da Aeronáutica Civil, ou da entidade que no futuro fará suas vezes, ciñéndose em sua totalidade as disposições do Código de Comércio, os Regulamentos Aeronáuticos da Colômbia e quaisquer outras normas que regulam a matéria. Igualmente, a prestação de serviços de manutenção e adaptação dos equipamentos relacionados com a exploração de serviços de transporte aéreo, dentro de fora do país. No desenvolvimento deste objeto, a sociedade será autorizada a inverter em outras empresas, nacionais ou estrangeiras, com um objeto igual, semelhante ou complementar ao da sociedade.

Para o cumprimento do objeto social, a empresa poderá, entre outros:

um. Fazer a revisão, inspeção, manutenção e/ou reparo de aeronaves próprias e terceirizadas, bem como de seus reparos e acessórios, através dos Talleres de Reparações Aeronáuticas da Companhia, realizando para ele as capacidades que são necessárias para este fim.

b. Organizar, constituir e inverter empresas de transporte comercial na Colômbia ou no exterior, para explorar industrial ou comercialmente a atividade econômica que constitui seu objeto, em consequência a empresa poderá adquirir a qualquer título as aeronaves, peças, peças e acessórios de todo gênero, necessários para o transporte público e aéreo e enajenarlos, e montar e explorar alturas para a reparação e manutenção das aeronaves.

c. Celebrar contratos de arrendamento, fletamento, códigos compartilhados, localização ou qualquer outra coisa sobre aeronaves para executar seu objeto.

d. Explorar linhas regulares de transporte aéreo de passageiros, carga, correio e valores, assim como o veículo que permite coordenar o desenvolvimento da gestão social.

e. Integre-se com empresas iguais, similares ou complementares para explorar sua atividade.

f. Aceitar representações nacionais ou estrangeiras de serviços do mesmo ramo ou de ramos complementares.

g. Adquirir bens móveis e imóveis para o desenvolvimento de suas multas sociais, erigir estas instalações ou construções, como depósitos de bodegas, escritórios etc., enajenarlos ou grabarlos.

h. Faça as importações e exportações, assim como todas as operações de comércio exterior que forem necessárias.

eu. Tomar dinheiro a juros e dar garantias pessoais reais e bancárias, sim para si ou para terceiros.

j. Celebrar toda classe de operações com títulos de valores, bem como compra de obrigações adquiridas por terços quando se obtém como efeito o benefício econômico ou patrimonial da empresa, e obter empréstimos por meio de bônus ou títulos representativos de obrigações.

k. Contratar com terceiros a administração e exploração dos negócios orgânicos para o logro de suas multas sociais.

eu. Celebrar contratos de sociedades e adquirir ações ou participações nas pessoas constituídas, sejam nacionais ou externas; hacer aportes a unas y otras.

m. Fundir-se com outras sociedades e associar-se a entidades iguais para procurar o desenvolvimento do transporte aéreo ou com outras multas gremiais.

n. Promover, ajudar técnicamente, financiar ou administrar empresas ou sociedades relacionadas com o objeto social.

não. Celebrar ou executar todos os tipos de contratos civis ou comerciais, industriais ou financeiros que sejam necessários ou convenientes ao logro de suas multas próprias.

ó. Celebrar negócios e cumprir atividades que atraem clientes, e obter das autoridades competentes as autorizações e licenças necessárias para a prestação de seus serviços.

pág. O desenvolvimento e a exploração de outras atividades derivadas do objeto social e/ou vinculados, conectados, coadjuvantes ou complementares do mesmo, incluindo a prestação de serviços turísticos sob qualquer modalidade permitida pelas leis como as agências de viagens.

q. Ocupar-se de toda negociação ou atividade lícita, seja ou não de comércio, sempre e quando estiver relacionado ao seu objeto social ou que permita a exploração mais racional do serviço público que você está prestando.

R. Efetuar inversões de qualquer classe para empregar os fundos e reservas que constituem o acordo com a lei ou os presentes estatutos.

S. Prestar serviços de escala no aeroporto e/ou serviços de assistência

em terra para a chegada, permanência e saída de aeronaves, pessoas, carga e descarga de mercadorias ou equipamentos, bem como para o manejo, despacho operacional de voos, ou a manutenção de trânsito e mais facilidades de assistência a aeronaves próprias e/ou de terceiros, atenção ao balcão de clientes próprios e de terceiros, incluindo, mas não limitando, operadoras nacionais e internacionais.

Direção de registro: Av. El Dorado No. 103-08 Entrada 1 - Hangar. Bogotá, Colômbia.

Capital subscrito e pago: MUS$3.389 ($5.251.578.000,00 Pesos Colombianos)

Participação 2025: 99,23168%

Variação a/a: 0%

% sobre ativos da matriz: 0,00537%

Diretores: Jorge Nicolas Cortazar Cardoso (diretor), Gabriel Vallejo López (diretor), José Mauricio Rodríguez Munera (diretor), Felipe Bayón Pardo (Suplente), Helen Victoria Warner Sánchez (suplente) e Andrés Enrique del Valle Eitel (Suplente).

Administração: Erika Zarante Bahamon (Representante Legal Principal) e 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.

(subsidiária da Inversora Cordillera S.A.)

Constituição: Sociedade Anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar por conta própria ou ajena, em forma independente ou associada a terceiros no país ou no estrangeiro, as seguintes atividades:

um. Aeronáutica: Em todas as suas manifestações, transporte aéreo regular e/ou não regular (fretamento contratado e táxi aéreo), interno e internacional de pessoas e coisas, correspondência, compensação, trabalhos e serviços aéreos em geral como concessão pública ou particular; explorar serviços públicos, escola de pilotagem e treinamento de pessoal relacionados à consultoria, design, engenharia, investigação, conjunto-fabricação, importação e/ou exportação de todo tipo de aeronaves e suas partes, equipamentos, acessórios e materiais para a aeronavegação, bem como prestar serviços de manutenção e assistência técnica dos mesmos.

b. Comercializados: Mediante a compra, venda, permutação, localização, em todas as suas modalidades, leasing, aluguel, importação e exportação de todo tipo de bens, fornecimento e cedência de aeronaves, peças e componentes, acessórios, materiais e insumos, intermediação na formalização de seguros que pagam os riscos dos serviços contratados e a realização de toda classe de operações comerciais que normalmente têm lugar nos aeroportos.

c. Turística: Mediante a criação, desenvolvimento e exploração de centros turísticos e imóveis destinados ao alojamento de pessoas, bem como à atividade turística em todas as suas formas, incluindo dentro dele o aluguel de automóveis e sistemas de reservas turísticas.

d. Serviços: Mediante a prestação de serviços de manutenção e assistência técnica de aeronaves, equipamentos, acessórios e materiais para a aeronavegação, serviços de reserva por computação, de transporte de pessoas e/ou cargas e/ou correspondência, por terra ou água, como acessório de transporte aeronáutico e/ou integrando um transporte combinado com este, assim como também toda classe de assistência as atividades de comunicação, como o fornecimento de alimentos e/ou elementos de uso a bordo.

e. Mandatos: Cumplir mandatos e comissões.

f. Financiadoras: Realizar qualquer tipo de operação financeira em geral, com exclusão das disposições da Lei de Entidades Financeiras e todas as outras que exijam concurso público.

g. Representações: de pessoas nacionais e estrangeiras relacionadas com as atividades atinentes ao seu objeto social.

h. Inversora: Constituir e participar em sociedades por ações, promover sua formação, doar-lhes o capital necessário para essas multas e prestar serviços dentro dos limites estabelecidos. A tais multas, a Sociedade tem plena capacidade jurídica para adquirir direitos, contrair obrigações e executar os atos que não são proibidos pelas leis e por este Estatuto.

Endereço de registro: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital subscrito e pago: MUS$962

Participação 2025: 99,99990%

Variação a/a: 5,04220%

% sobre ativos da matriz: -0,35175%

Diretores: Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati e Rosario Altgelt

Administração: Manuel María Benites, Jorge Luis Perez Alati, Jerónimo Cortes e Diego Potenza

Treinamento Técnico LATAM S.A.

Constituição: Constituída como Sociedade Anónima em 1997.

Objeto: Seu objeto social fornece serviços de capacitação e outros tipos de serviços relacionados ao anterior.

Direção de registro: Av. César Lavin Toro 2198 Pudahuel. Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$589

Resultado do exercício: MUS$(64)

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00241%

Diretores: Sebastián Acuto (executivo LATAM), Hernán Pasman (executivo LATAM) e Hernán Pasman (executivo LATAM).

Gerente Geral: Jorge Sturla (executivo LATAM)

Jarletul S.A

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Uruguai em 2017.

Objeto: Seu objeto social é:

a. Industrializar e comercializar em todas as suas formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras e serviços nos ramos e anexos de: alimentação, artigos de casa e oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicação, construção, cosmética, couros, esportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografia, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumaria, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisão, textil, transporte, turismo, valores móveis, vestimentas, veterinária, vidrio.

b. Importações, exportações, representações, comissões e consignações.

c. Compra de vendas, aluguel, administração, construção e todas as operações com bens imóveis.

d. Exportação agropecuária, florestal, fruticultura, citricultura e seus derivados.

e. Participação, constituição ou aquisição de empresas que operem nos ramos pré-indicados.

Direção de registro: Aeropuerto de carrasco RUTA 101. Canelones, Uruguai.

Capital subscrito e pago: MUS$0

Resultado do exercício: MUS$(3)

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,00619%

Presidente del Diretorio: Vacante

Diretores: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho e Patrícia Mendoza Mallo

Serviços Companhia aérea Profissionais INC.

Constituição: Sociedade constituída nos Estados Unidos em 1994.

Objeto: Serviços de doação pessoal de aeroportos do grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida, 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$63

Resultado do exercício: MUS$2.449

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre matriz de ativos: 0,05270%

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Presidente: Antonio Orlandini

Diretor: Francisco Arana

LATAM Finance Limited

Constituição: Sociedade constituída nas Ilhas Caimán em 2016.

Objeto: Seu objeto é emissão de bônus securitizado.

Direção de registro: Islas Caimán

Capital subscrito e pago: MUS$0

Resultado do exercício: MUS$(1)

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -1,18196%

Diretores: Andrés del Valle Eitel, Ramiro Alfonsín Balza e Joaquín Arias Acuña

Peuco Finance Limited

Constituição: Sociedade Anônima constituída nas Ilhas Caimán em 2015.

Objeto: Seu objeto é a participação em operações de financiamento com outras empresas do grupo LATAM.

Direção de registro: Islas Caimán

Capital subscrito e pago: MUS$0

Resultado do exercício: MUS$0

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -1,18196%

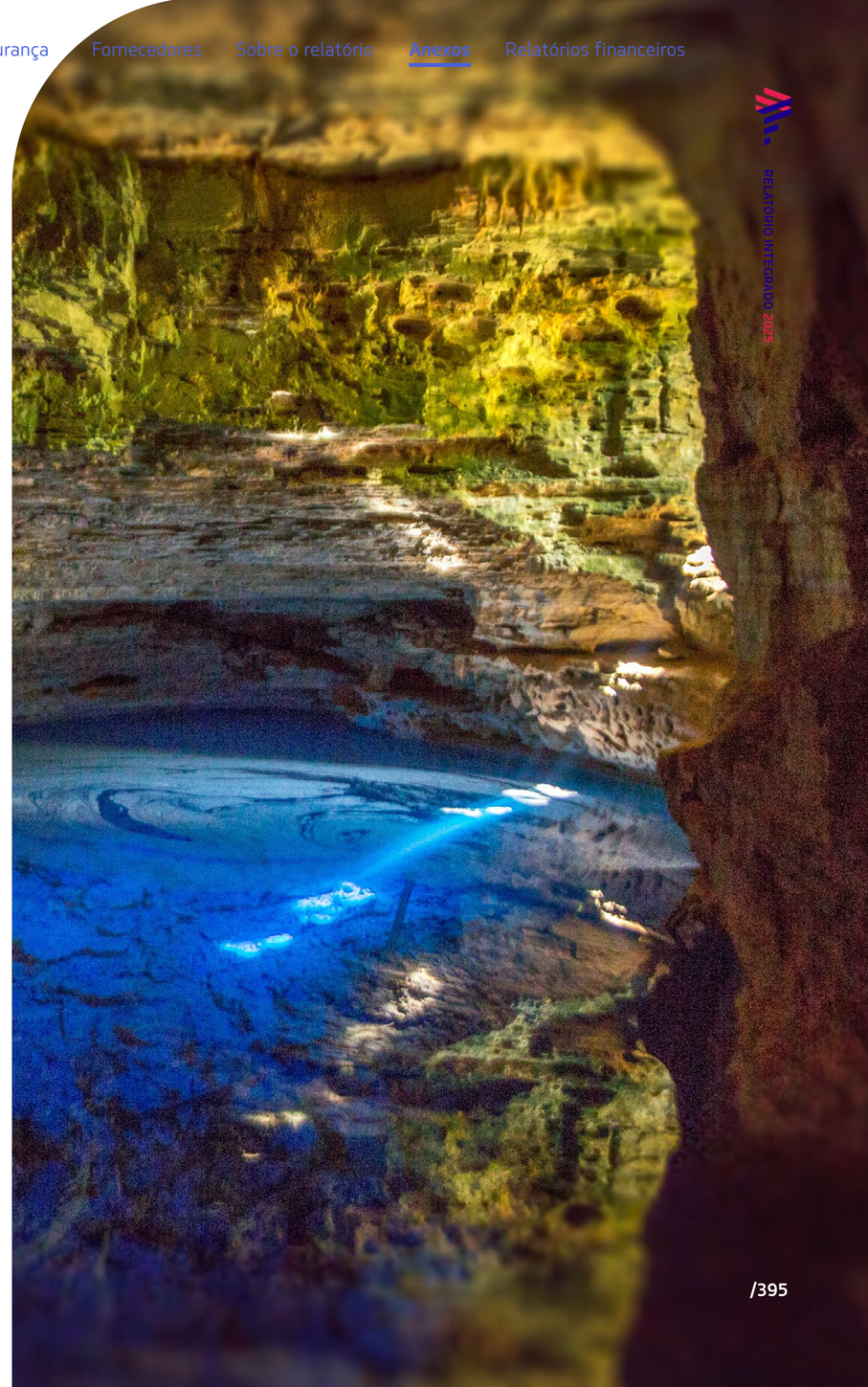
Diretores: Andrés del Valle Eitel e Joaquín Arias Acuña

LATAM Travel S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída na Argentina.

Objeto: Realizar por conta própria o de terceros e/o associados com terceros, no país e/o no exterior, as seguintes atividades e operações:

um. Comerciais: Realizar, intervir, desenvolver ou projetar todo tipo de operações e atividades que envolvam a venda de passagens aéreas, terrestres, fluviais e marítimas, tanto no âmbito nacional como no estrangeiro, ou em qualquer outro serviço relacionado com a indústria do turismo em geral. Os serviços antes mencionados poderão ser executados por conta e ordem de terços, por mandato, por comissão, por meio do uso de sistemas ou métodos que sejam considerados convenientes para tal fim, sean dichos métodos manuais, mecânicos, eletrônicos, telefônicos, através da Internet, ou de qualquer outra classe ou tecnologia que resulte idónea ao efeito. A Sociedade poderá realizar atividades simultâneas ou relacionadas com o objeto descrito, como compra, importação, exportação e reexportação, licenciamento e representação de todo tipo de bens, serviços, “know-how” e tecnologia, vinculados direta ou indiretamente ao objeto descrito; comercializar por qualquer meio ou título a tecnologia que cria ou cuya licença ou patente adquirida ou administrada; desenvolver, distribuir, promover e comercializar todo tipo de conteúdo para meios de comunicação de qualquer espécie.



b. Turísticas: Mediante a realização de todo tipo de atividades vinculadas à indústria turística e hoteleira, como operador responsável ou operador de serviços de terceiros ou como agente de viagens. Mediante a preparação de programas de intercâmbio, turismo, excursões e giras; a intermediação, a reserva e a localização de serviços em qualquer meio de transporte no país ou no estrangeiro e na venda de passagens; intermediação na contratação de serviços hoteleiros no país ou no estrangeiro; reservas de hotéis, motéis, apartamentos turísticos e outras facilidades turísticas; a organização de viagens e turismo de carácter individual ou colectivo, excursões ou similares no país ou no estrangeiro; a recepção e assistência de turistas durante suas viagens e sua permanência no país, a prestação aos mesmos dos serviços de guias turísticos e o despacho de suas equipes; a representação de outras agências de viagens e turismo, empresas, empresas, ou instituições turísticas tanto nacionais quanto estrangeiras, a fim de prestar atenção em seu nome qualquer uma desses serviços.

c. Mandataria: Mediante a aceitação, desempeño e otorgamiento de representações, concessões, comissões, agências e mandatos em geral.

d. Consultoria: Realização de serviços de consultoria, assessoria e administração em todas as áreas relacionadas à organização, instalação, atenção, desenvolvimento, suporte e promoção de empresas relacionadas à atividade aerocomercial, sem ser exclusivo de sua atividade, nos campos de administração, industrial, comercial, técnico, publicitário, aqueles que serão prestados, quando a influência da matéria assim for o que você requer, por profissionais com título habilitado de acordo com as respectivas regulamentações, e o fornecimento de sistemas de organização e administração, cuidado, manutenção e vigilância e do idóneo pessoal e especialmente preparado que se requer para realizar suas tarefas.

e. Financiadoras: Mediante a participação em outras sociedades criadas ou criadas, por meio da aquisição de ações em sociedades constituídas ou por meio da constituição de sociedades, por meio de otorgamiento e obtenção de créditos, préstamos, adelantos de dinheiro com ou sem garantia real ou pessoal; o otorgamiento de garantias e financiamentos a favor de terceiros a título gratuito ou oneroso; a colocação de seus fundos em moeda estrangeira, ouro ou divisas, ou em depósitos bancários de qualquer tipo. A Tales Fines, a sociedade tem plena capacidade jurídica para exercer todos os atos que não são proibidos pelas leis ou pelo estatuto, até mesmo para contrair empréstimos em forma pública ou privada por meio da emissão de debêntures e obrigações negociáveis e da realização de toda classe de operações financeiras com exceção das comprendidas na Ley 21.526 e toda outra que exige o concurso público.

Endereço de registro: Suipacha 946, Piso 7, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.

Capital subscrito e pago: MUS$ 1.916

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,01426%

Diretor: Jerónimo Cortes

Administração: Jerónimo Cortés e Diego Potenza

Inversiones LAN S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 1990.

Objeto: Realizar inversões em toda classe de bens, sejam esses móveis ou imóveis, corporais ou incorporados. Formar todo tipo de sociedades, de qualquer espécie, adquirir direitos em sociedades, administrá-las, modificá-las, liquidá-las. Adquira e enajenar todo tipo de bens e explotá-los, por conta própria ou ajena, celebrar todo tipo de atos e contratos conducentes a suas finalidades.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$458 (29.000.000 CLP)

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00658%

Diretores: Andrés del Valle Eitel (Ejecutivo LATAM) e Roberto Alvo Milosawlewitsch (Ejecutivo LATAM); Felipe Pumarino Mendoza (Executivo LATAM).

Gerente Geral: Juan Pablo Arias Manzor (Ejecutivo LATAM).

Holdco I S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Chile em 2011.

Objeto: Efetuar toda classe de inversões com multas rentísticas em bens corporais ou incorporados, móveis ou imóveis, no mar no Chile ou no estrangeiro.

Direção de registro: Av. Presidente Riesco 5711, Santiago, Chile.

Capital subscrito e pago: MUS$351.174

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0%

% sobre ativos da matriz: 2,22666%

Diretores: Mauricio Rolim, Ignacio Cueto, Enrique Cueto, Sonia Sulzbeck, Flavia Turci e Henri Philippe.

Gerente Geral: Enrique Cueto.

LAN Tours de México, S.A.

Constituição: Sociedade Anônima de Capital variável constituída no México.

Objeto: Elaborar, organizar e levar a cabo projetos, aviões ou itinerários turísticos.

Direção de registro: Paseo de la Reforma 284. Piso 17 oficina 17. Ciudad de México, México.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00009%

Administração: Héctor Iriarte Fuentes (Administrador Único).

Gitary Trade S.A.

Constituição: Sociedade Anônima constituída no Uruguai em 2017.

Objeto: Seu objeto principal é: Participar em outras sociedades comerciais no Uruguai ou no estrangeiro de acordo com o estabelecido no artigo 47 da Ley 16.060 com a redação dada pelo art. 100 de la Ley 18.083. Seu objeto secundário é:

um. Realizar e administrar todos os tipos de atividades de inversão (não compreendidas na Ley 16.774, modificativas e concordantes) em títulos, bônus, cédulas, debêntures, letras, valores mobiliários, no país ou no exterior, por conta própria ou de terços; não estando compreendidas estas atividades no Decreto-Ley 15.322.

b. Industrializar e comercializar em todas as suas formas, mercaderías, arrendamientos de bienes, obras e serviços nos ramos e anexos de: alimentação, artigos de casa e oficina, automotriz, bar, bazar, caucho, comunicação, construção, cosmética, couros, esportes, editorial, electrónica, electrotecnia, enseñanza, espectáculos, farmacia, ferretería, fotografia, hotel, imprenta, informática, joyería, juguetería, lana, lavadero, librería, limpieza, madera, máquinas, marítimo, mecánica, metalurgia, minería, música, obras de ingeniería, óptica, papel, perfumaria, pesca, plástico, prensa, publicidad, química, servicios profesionales, técnicos y administrativos, tabaco, televisão, textil, transporte, turismo, valores móveis, vestimentas, veterinária, vidrio.

c. Importações, exportações, representações, comissões e consignações.

d. Compra, aluguel, administração, construção e todo tipo de operação com bens imóveis.

e. Exportação agropecuária, florestal, fruticultura, citricultura e seus derivados.

Direção de registro: Montevidéu, Uruguai.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,0%

Diretores: Fernando Augusto Carneiro de Carvalho e Patrícia Mendoza Mallo.

Serviços de Manuseio de Carga Aeroportuária LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Serviços de doação pessoal de assistência em terra ao grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami e serviços de assistência em terra para carga.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,00485%

Presidente: Daniel Leng

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Diretor: Andrés Bianchi Urdinola

Serviços Profissionais de Carga Companhia aérea , LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Serviços de doação pessoal de assistência em terra ao grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami e serviços de assistência em terra para carga.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,00139%

Presidente: Francisco Arana

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Diretor: Andrés Bianchi Urdinola

Serviços profissionais de manutenção de Companhia aérea , LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Serviços de doação pessoal de manutenção on-line para aeronaves do grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: -0,00450%

Presidente: Esteban Luconi

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Diretor: Andrés Bianchi Urdinola

Especialistas em Serviços de Manutenção LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Serviços de doação pessoal de manutenção on-line para aeronaves do grupo LATAM no Aeroporto Internacional de Miami.

Direção de registro: 6500 N.W. 22 Street, Miami, Flórida 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$0.

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,00017%

Presidente: Esteban Luconi

Tesoureiro: Eduardo Opazo

Diretor: Andrés Bianchi Urdinola

LAN CARGO REPAIR STATION, LLC

Constituição: Sociedade de Responsabilidade Limitada constituída nos Estados Unidos.

Objeto: Serviços de manutenção on-line para aeronaves do grupo LATAM e de terceiros e administração do hangar da LAN Carga no Aeroporto Internacional de Miami.

Direção de registro: 5900 N.W. 18 Street, Miami, Flórida 33122, E.E.U.U.

Capital subscrito e pago: MUS$1

Participação em 2025: 100%

Variação a/a: 0,0%

% sobre ativos da matriz: 0,06998%

Gerente: Esteban Luconi



Lan Cargo S.A. and Subsidiary

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	245,231	236,014
Total non-current assets	575,892	581,521
Total assets	**821,123**	**817,535**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	313,504	337,200
Total non-current liabilities	123,903	134,033
Total liabilities	**437,407**	**471,233**
Equity		
Parent's ownership interest	389,014	354,150
Non-controlling interests	(5,298)	(7,848)
Total equity	**383,716**	**346,302**
Total liabilities and equity	**821,123**	**817,535**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	852,518	753,853
Cost of sales	(892,818)	(871,638)
Income (loss) from the operational activities	**(40,300)**	**(117,785)**
Income (loss) before taxes	45,186	(5,176)
Income tax benefits/(expense)	(5,776)	5,816
Net income (loss) for the years	**39,410**	**640**
Income attributable to owners of the parent company	36,860	66
Income (Loss) attributable to non-controlling interest	2,550	574
Net income (loss) for the years	**39,410**	**640**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss) for the years	**39,410**	**640**
Total Other comprehensive income (loss)	(1,842)	(6,201)
Total comprehensive income (loss)	**37,568**	**(5,561)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	35,018	(6,135)
Comprehensive income (loss) attributable to non-controlling interests	2,550	574
Total comprehensive income (loss)	**37,568**	**(5,561)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	22,066	11,974
Net cash (outflow) inflow from investing activities	(10,887)	(3,737)
Net cash inflow (outflow) from financing activities	(9,963)	(8,437)
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	650	(334)
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	1,866	(534)
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**42,142**	**42,676**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**44,008**	**42,142**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Non-controlling interest ThUS$	Total equity ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	354,150	(7,848)	346,302
Total comprehensive income	35,018	2,550	37,568
Total transactions with shareholders	(154)	-	(154)
Closing balance as of December 31, 2025	**389,014**	**(5,298)**	**383,716**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	195,616	156,797	352,413
Total comprehensive income	(6,135)	574	(5,561)
Total transactions with shareholders	164,669	(165,219)	(550)
Closing balance as of December 31, 2024	**354,150**	**(7,848)**	**346,302**

Inversiones LAN S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	1,126	1,100
Total non-current assets	83	83
Total assets	**1,209**	**1,183**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	3	2
Total non-current liabilities	45	45
Total liabilities	**48**	**47**
Equity		
Parent's ownership interest	1,161	1,136
Total equity	**1,161**	**1,136**
Total liabilities and equity	**1,209**	**1,183**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	(7)	(8)
Income (loss) before taxes	25	(53)
Income tax benefits/(expense)	-	-
Net income (loss) for the years	**25**	**(53)**
Income attributable to owners of the parent company	25	(53)
Net income (loss) for the years	**25**	**(53)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**25**	**(53)**
Total comprehensive income (loss)	**25**	**(53)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	25	(53)
Total comprehensive income (loss)	**25**	**(53)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	-	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents		
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	32	(45)
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**331**	**376**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**363**	**331**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	1,136	-	1,136
Total comprehensive income	25	-	25
Closing balance as of December 31, 2025	**1,161**	**-**	**1,161**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	1,189	-	1,189
Total comprehensive income	(53)	-	(53)
Closing balance as of December 31, 2024	**1,136**	**-**	**1,136**

Lan Pax Group and Subsidiary

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	321,265	260,217
Total non-current assets	228,144	202,531
Total assets	**549,409**	**462,748**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	1,744,442	1,623,423
Total non-current liabilities	303,755	310,076
Total liabilities	**2,048,197**	**1,933,499**
Equity		
Parent's ownership interest	(1,117,167)	(1,093,630)
Non-controlling interests	(381,621)	(377,121)
Total equity	**(1,498,788)**	**(1,470,751)**
Total liabilities and equity	**549,409**	**462,748**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	996,427	871,353
Cost of sales	(882,533)	(844,605)
Income (loss) from the operational activities	113,894	26,748
Income (loss) before taxes	(51,335)	(123,399)
Income tax benefits/(expense)	8,034	636
Net income (loss) for the years	**(43,301)**	**(122,763)**
Income attributable to owners of the parent company	(43,205)	(122,688)
Income (Loss) attributable to non-controlling interest	(96)	(75)
Net income (loss) for the years	**(43,301)**	**(122,763)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**(43,301)**	**(122,763)**
Total Other comprehensive income (loss)	(10,820)	31,945
Total comprehensive income (loss)	**(54,121)**	**(90,818)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	(42,744)	(106,787)
Resultado integral atribuible a los Non-controlling interests	(11,377)	15,969
Total comprehensive income (loss)	**(54,121)**	**(90,818)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*42,240*	*35,902*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*5,400*	*1,583*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*(570)*	*(61,504)*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	*89*	*(26)*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	*47,159*	*(24,045)*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**160,105**	**184,150**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**207,264**	**160,105**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*(1,093,630)*	*(377,121)*	*(1,470,751)*
Total comprehensive income	*(42,744)*	*(11,377)*	*(54,121)*
Total transactions with shareholders	*19,207*	*6,877*	*26,084*
Closing balance as of December 31, 2025	**(1,117,167)**	**(381,621)**	**(1,498,788)**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*(1,002,254)*	*(346,047)*	*(1,348,301)*
Total comprehensive income	*(106,787)*	*15,969*	*(90,818)*
Total transactions with shareholders	*15,411*	*(47,043)*	*(31,632)*
Closing balance as of December 31, 2024	**(1,093,630)**	**(377,121)**	**(1,470,751)**

Latam Finance Limited

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	112	113
Total non-current assets	-	-
Total assets	**112**	**113**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	208,621	208,621
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**208,621**	**208,621**
Equity		
Parent's ownership interest	(208,509)	(208,508)
Total equity	**(208,509)**	**(208,508)**
Total liabilities and equity	**112**	**113**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	(1)	(1)
Income (loss) before taxes	(1)	(1)
Income tax benefits/(expense)	-	-
Net income (loss) for the years	**(1)**	**(1)**
Income attributable to owners of the parent company	(1)	(1)
Net income (loss) for the years	**(1)**	**(1)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**(1)**	**(1)**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**(1)**	**(1)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	(1)	(1)
Total comprehensive income (loss)	**(1)**	**(1)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	-	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	(1)	(1)
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	-	-
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	(1)	(1)
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**113**	**114**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**112**	**113**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	(208,508)	-	(208,508)
Total comprehensive income	(1)	-	(1)
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2025	**(208,509)**	**-**	**(208,509)**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	(208,507)	-	(208,507)
Total comprehensive income	(1)	-	(1)
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2024	**(208,508)**	**-**	**(208,508)**

Professional Airline Services INC and Subsidiary

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	13,993	12,617
Total non-current assets	-	-
Total assets	**13,993**	**12,617**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	4,696	5,769
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**4,696**	**5,769**
Equity		
Parent's ownership interest	9,297	6,848
Total equity	**9,297**	**6,848**
Total liabilities and equity	**13,993**	**12,617**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	93,629	91,367
Cost of sales	(55,605)	(53,538)
Income (loss) from the operational activities	38,024	37,829
Income (loss) before taxes	2,630	2,522
Income tax benefits/(expense)	(181)	(302)
Net income (loss) for the years	**2,449**	**2,220**
Income attributable to owners of the parent company	2,449	2,220
Net income (loss) for the years	**2,449**	**2,220**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**2,449**	**2,220**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**2,449**	**2,220**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	2,449	2,220
Total comprehensive income (loss)	**2,449**	**2,220**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*(960)*	*2,434*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*-*	*-*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*-*	*-*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	*-*	*-*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	*(960)*	*2,434*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**3,055**	**621**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**2,095**	**3,055**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*6,848*	*-*	*6,848*
Total comprehensive income	*2,449*	*-*	*2,449*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2025	**9,297**	**-**	**9,297**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*4,628*	*-*	*4,628*
Total comprehensive income	*2,220*	*-*	*2,220*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2024	**6,848**	**-**	**6,848**

Holdco I S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	52,547	1
Total non-current assets	351,165	351,587
Total assets	**403,712**	**351,588**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	10,910	3,873
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**10,910**	**3,873**
Equity		
Parent's ownership interest	392,802	347,715
Total equity	**392,802**	**347,715**
Total liabilities and equity	**403,712**	**351,588**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	52,300	(556)
Income (loss) before taxes	51,565	(81)
Income tax benefits/(expense)	(6,478)	-
Net income (loss) for the years	**45,087**	**(81)**
Income attributable to owners of the parent company	45,087	(81)
Net income (loss) for the years	**45,087**	**(81)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**45,087**	**(81)**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**45,087**	**(81)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	45,087	(81)
Total comprehensive income (loss)	**45,087**	**(81)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*52,547*	*-*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*-*	*-*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*-*	*-*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	**-**	*-*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	**52,547**	*-*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**-**	**-**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**52,547**	**-**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*347,715*	*-*	*347,715*
Total comprehensive income	*45,087*	*-*	*45,087*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2025	**392,802**	**-**	**392,802**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*347,796*	*-*	*347,796*
Total comprehensive income	*(81)*	*-*	*(81)*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2024	**347,715**	**-**	**347,715**

Jarletul S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	9	12
Total non-current assets	-	-
Total assets	**9**	**12**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	1,101	1,101
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**1,101**	**1,101**
Equity		
Parent's ownership interest	(1,092)	(1,089)
Total equity	**(1,092)**	**(1,089)**
Total liabilities and equity	**9**	**12**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	(4)	(3)
Income (loss) before taxes	(4)	(3)
Income tax benefits/(expense)	1	(1)
Net income (loss) for the years	**(3)**	**(4)**
Income attributable to owners of the parent company	(3)	(4)
Net income (loss) for the years	**(3)**	**(4)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**(3)**	**(4)**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**(3)**	**(4)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	(3)	(4)
Total comprehensive income (loss)	**(3)**	**(4)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*(4)*	*(1)*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*-*	*-*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*-*	*-*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	*2*	*(1)*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	*(2)*	*(2)*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	***6***	***8***
Cash and cash equivalents at the end of the year	***4***	***6***

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*(1,089)*	*-*	*(1,089)*
Total comprehensive income	*(3)*	*-*	*(3)*
Closing balance as of December 31, 2025	***(1,092)***	***-***	***(1,092)***
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*(1,085)*	*-*	*(1,085)*
Total comprehensive income	*(4)*	*-*	*(4)*
Closing balance as of December 31, 2024	***(1,089)***	***-***	***(1,089)***

Latam Airlines Perú S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	440,044	401,748
Total non-current assets	89,431	36,020
Total assets	**529,475**	**437,768**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	368,445	342,838
Total non-current liabilities	50,543	23,251
Total liabilities	**418,988**	**366,089**
Equity		
Parent's ownership interest	110,487	71,679
Total equity	**110,487**	**71,679**
Total liabilities and equity	**529,475**	**437,768**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	1,907,495	38,808
Cost of sales	(1,600,386)	-
Income (loss) from the operational activities	307,109	38,808
Income (loss) before taxes	49,974	-
Income tax benefits/(expense)	(11,166)	38,808
Net income (loss) for the years	**38,808**	**38,808**
Income attributable to owners of the parent company	38,808	22,842
Net income (loss) for the years	**38,808**	**22,842**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**38,808**	**22,842**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**38,808**	**22,842**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	38,808	22,842
Total comprehensive income (loss)	**38,808**	**22,842**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*41,452*	*14,911*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*(26,528)*	*(5,365)*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*(3,272)*	*(1,148)*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	*-*	*-*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	*11,652*	*8,398*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**106,083**	**97,685**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**117,735**	**106,083**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*71,679*	*-*	*71,679*
Total comprehensive income	*38,808*	*-*	*38,808*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2025	**110,487**	**-**	**110,487**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*48,836*	*-*	*48,836*
Total comprehensive income	*22,842*	*-*	*22,842*
Total transactions with shareholders	*-*	*-*	*-*
Closing balance as of December 31, 2024	**71,678**	**-**	**71,678**

Latam Travel Chile II S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	2	22
Total non-current assets	336	336
Total assets	**338**	**358**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	1,225	1,243
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**1,225**	**1,243**
Equity		
Parent's ownership interest	(887)	(885)
Total equity	**(887)**	**(885)**
Total liabilities and equity	**338**	**358**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	(2)	(2)
Income (loss) before taxes	(2)	(2)
Income tax benefits/(expense)	-	-
Net income (loss) for the years	**(2)**	**(2)**
Income attributable to owners of the parent company	(2)	(2)
Net income (loss) for the years	**(2)**	**(2)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**(2)**	**(2)**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**(2)**	**(2)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	(2)	(2)
Total comprehensive income (loss)	**(2)**	**(2)**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	(18)	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	-	-
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	**(18)**	-
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**20**	**20**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**2**	**20**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	(885)	-	(885)
Total comprehensive income	(2)	-	(2)
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2025	**(887)**	**-**	**(887)**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	(883)	-	(883)
Total comprehensive income	(2)	-	(2)
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2024	**(885)**	**-**	**(885)**

Latam Travel S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 MARS$	As of December 31, 2024 MARS$
Assets		
Total current assets	6,398,137	4,039,551
Total non-current assets	-	-
Total assets	**6,398,137**	**4,039,551**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	35,929	33,303
Total non-current liabilities	2,639,060	1,663,616
Total liabilities	**2,674,989**	**1,696,919**
Equity		
Parent's ownership interest	3,723,148	2,342,632
Total equity	**3,723,148**	**2,342,632**
Total liabilities and equity	**6,398,137**	**4,039,551**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 MARS$	As of December 31, 2024 MARS$
Revenue	1,741,319	952,392
Cost of sales	(32,329)	(1,066)
Income (loss) from the operational activities	1,708,990	951,326
Income (loss) before taxes	624,623	(3,748,905)
Income tax benefits/(expense)	-	(1,119)
Net income (loss) for the years	**624,623**	**(3,750,024)**
Income attributable to owners of the parent company	624,623	(3,750,024)
Net income (loss) for the years	**624,623**	**(3,750,024)**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 MARS$	As of December 31, 2024 MARS$
Net income (loss)	**624,623**	**(3,750,024)**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**624,623**	**(3,750,024)**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	624,623	(3,750,024)
Total comprehensive income (loss)	**624,623**	**(3,750,024)**

Statements of Cash Flows – Direct Method

	As of December 31, 2025 MARS$	As of December 31, 2024 MARS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	*922,040*	*(767,273)*
Net cash (outflow) inflow from investing activities	*171,680*	*796,743*
Net cash inflow (outflow) from financing activities	*-*	*-*
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	*1,249,626*	*649,252*
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	*2,343,346*	*678,722*
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**3,077,572**	**2,398,850**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**5,420,918**	**3,077,572**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest MARS$	Participaciones no controladora MARS$	Equity total MARS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	*2,342,632*	*-*	*2,342,632*
Total comprehensive income	*624,623*	*-*	*624,623*
Total transactions with shareholders	*755,893*	*-*	*755,893*
Closing balance as of December 31, 2025	**3,723,148**	**-**	**3,723,148**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	*2,480,364*	*-*	*2,480,364*
Total comprehensive income	*(3,750,024)*	*-*	*(3,750,024)*
Total transactions with shareholders	*3,612,292*	*-*	*3,612,292*
Closing balance as of December 31, 2024	**2,342,632**	**-**	**2,342,632**

Latam Travel S.R.L.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	95	93
Total non-current assets	-	-
Total assets	**95**	**93**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	-	-
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**-**	**-**
Equity		
Parent's ownership interest	95	93
Total equity	**95**	**93**
Total liabilities and equity	**95**	**93**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	-	-
Income (loss) before taxes	2	-
Income tax benefits/(expense)	-	-
Net income (loss) for the years	**2**	**-**
Income attributable to owners of the parent company	-	-
Net income (loss) for the years	**-**	**-**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**2**	**-**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**2**	**-**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	2	-
Total comprehensive income (loss)	**2**	**-**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	(64)	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	-	-
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	**(64)**	-
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**64**	**64**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**-**	**64**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	93	-	93
Total comprehensive income	2	-	2
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2025	**95**	**-**	**95**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	93	-	93
Total comprehensive income	-	-	-
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2024	**93**	**-**	**93**

Peuco Finance Limited

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	-	-
Total non-current assets	-	-
Total assets	**-**	**-**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	-	-
Total non-current liabilities	-	-
Total liabilities	**-**	**-**
Equity		
Parent's ownership interest	-	-
Total equity	**-**	**-**
Total liabilities and equity	**-**	**-**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	-	-
Income (loss) before taxes	-	-
Income tax benefits/(expense)	-	-
Net income (loss) for the years	**-**	**-**
Income attributable to owners of the parent company	-	-
Net income (loss) for the years	**-**	**-**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**-**	**-**
Total Other comprehensive income (loss)	-	-
Total comprehensive income (loss)	**-**	**-**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	-	-
Total comprehensive income (loss)	**-**	**-**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	-	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	**-**	**-**
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	**-**	**-**
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**-**	**-**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**-**	**-**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	-	-	-
Total comprehensive income	-	-	-
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2025	**-**	**-**	**-**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	-	-	-
Total comprehensive income	-	-	-
Total transactions with shareholders	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2024	**-**	**-**	**-**

TAM S.A. and Subsidiary

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	3,185,597	2,575,407
Total non-current assets	1,777,720	1,495,062
Total assets	**4,963,317**	**4,070,469**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	2,447,929	1,919,471
Total non-current liabilities	719,456	637,571
Total liabilities	**3,167,385**	**2,557,042**
Equity		
Parent's ownership interest	1,793,880	1,512,327
Non-controlling interests	2,052	1,100
Total equity	**1,795,932**	**1,513,427**
Total liabilities and equity	**4,963,317**	**4,070,469**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	6,980,438	6,313,297
Cost of sales	(5,619,219)	(5,137,469)
Income (loss) from the operational activities	1,361,219	1,175,828
Income (loss) before taxes	692,838	714,397
Income tax benefits/(expense)	(138,140)	(40,749)
Net income (loss) for the years	**554,698**	**673,648**
Income attributable to owners of the parent company	553,684	673,327
Income (Loss) attributable to non-controlling interest	1,014	321
Net income (loss) for the years	**554,698**	**673,648**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**554,698**	**673,648**
Total Other comprehensive income (loss)	182,776	(390,912)
Total comprehensive income (loss)	**737,474**	**282,736**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	736,218	282,788
Resultado integral atribuible a los Non-controlling interests	1,256	(52)
Total comprehensive income (loss)	**737,474**	**282,736**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	621,702	194,695
Net cash (outflow) inflow from investing activities	(13,379)	(352)
Net cash inflow (outflow) from financing activities	**(485,037)**	**(13,668)**
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	**40,342**	**(110,436)**
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	**163,628**	**70,239**
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**804,046**	**733,807**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**967,674**	**804,046**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	1,512,327	1,100	1,513,427
Total comprehensive income	736,218	1,256	737,474
Total transactions with shareholders	(454,665)	(304)	(454,969)
Closing balance as of December 31, 2025	**1,793,880**	**2,052**	**1,795,932**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	1,211,177	1,152	1,212,329
Total comprehensive income	282,788	489	283,277
Total transactions with shareholders	18,362	(541)	17,821
Closing balance as of December 31, 2024	**1,512,327**	**1,100**	**1,513,427**

Technical Training Latam S.A.

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Assets		
Total current assets	1,148,389	1,089,498
Total non-current assets	198,977	143,702
Total assets	**1,347,366**	**1,233,200**
Liabilities and Equity		
Liabilities		
Total current liabilities	390,855	266,650
Total non-current liabilities	571,054	470,337
Total liabilities	**961,909**	**736,987**
Equity		
Parent's ownership interest	385,457	496,213
Total equity	**385,457**	**496,213**
Total liabilities and equity	**1,347,366**	**1,233,200**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Revenue	1,213,877	1,319,335
Cost of sales	(1,112,504)	(997,548)
Income (loss) from the operational activities	101,373	321,787
Income (loss) before taxes	(75,508)	361,382
Income tax benefits/(expense)	(123)	(137,906)
Net income (loss) for the years	**(75,631)**	**223,476**
Income attributable to owners of the parent company	(75,631)	223,476
Net income (loss) for the years	**(75,631)**	**223,476**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net income (loss)	**(75,631)**	**223,476**
Total Other comprehensive income (loss)	(35,125)	(37,207)
Total comprehensive income (loss)	**(110,756)**	**186,269**
Comprehensive income (loss)		
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	(110,756)	186,269
Total comprehensive income (loss)	**(110,756)**	**186,269**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$	As of December 31, 2024 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	166,789	(99,918)
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	(12,024)	9,804
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	154,765	(90,114)
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**47,575**	**137,689**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**202,340**	**47,575**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	496,213	-	496,213
Total comprehensive income	(110,756)	-	(110,756)
Closing balance as of December 31, 2025	**385,457**	**-**	**385,457**
Equity 2024			
Equity as of January 1, 2024	309,944	-	309,944
Total comprehensive income	186,269	-	186,269
Closing balance as of December 31, 2024	**496,213**	**-**	**496,213**

Faisan Finance DAC

Statements of Financial Position

	As of December 31, 2025 ThUS$
Assets	
Total current assets	-
Total non-current assets	-
Total assets	**-**
Liabilities and Equity	
Liabilities	
Total current liabilities	-
Total non-current liabilities	-
Total liabilities	**-**
Equity	
Parent's ownership interest	-
Total equity	**-**
Total liabilities and equity	**-**

Statements of Income by Function

	As of December 31, 2025 ThUS$
Income (loss) from the operational activities	-
Income (loss) before taxes	-
Income tax benefits/(expense)	-
Net income (loss) for the years	**-**
Income attributable to owners of the parent company	-
Net income (loss) for the years	**-**

Statements of Comprehensive Income

	As of December 31, 2025 ThUS$
Net income (loss)	**-**
Total Other comprehensive income (loss)	-
Total comprehensive income (loss)	**-**
Comprehensive income (loss)	
Comprehensive income (loss) attributable to owners of the parent company	-
Total comprehensive income (loss)	**-**

Statements of Cash Flows - Direct Method

	As of December 31, 2025 ThUS$
Net cash (outflow) inflow from operating activities	-
Net cash (outflow) inflow from investing activities	-
Net cash inflow (outflow) from financing activities	-
Effects of variation in the exchange rate on cash and cash equivalents	-
Net (decrease) increase in cash and cash equivalents	-
Cash and cash equivalents at the beginning of the year	**-**
Cash and cash equivalents at the end of the year	**-**

Statements of Changes in Equity

	Parent's ownership interest ThUS$	Participaciones no controladora ThUS$	Equity total ThUS$
Equity 2025			
Equity as of January 1, 2025	-	-	-
Total comprehensive income	-	-	-
Closing balance as of December 31, 2025	**-**	**-**	**-**



JUSTIFICATIVA



Análise comparativa e explicação das principais tendências:

Demonstração Financeira Consolidada

Apresentamos a seguir os principais indicadores financeiros da Demonstração Financeira Consolidada:

	31-12-2025	31-12-2024
INDICADORES DE LIQUIDEZ		
Liquidez corrente (vezes)		
(Ativo circulante em operação/passivo circulante)	*0,60*	*0,62*
Teste de acidez (vezes)		
(Fundos disponíveis/passivo circulante)	*0,29*	*0,31*
INDICADORES de endividamento		
Índice de endividamento (vezes):		
(Passivo circulante / Patrimônio líquido líquido)	*5,42*	*8,70*
(Passivo não circulante / Patrimônio líquido)	*6,70*	*11,41*
(Passivo circulante + passivo não circulante / Patrimônio líquido)	*12,12*	*20,11*
Dívida circulante / Dívida total (%)	*44,74*	*43,26*
Dívida não circulante / Dívida total (%)	*55,26*	*56,74*
Cobertura de despesas financeiras (EBIT / despesas financeiras)	*3,81*	*2,34*
INDICADORES DE ATIVIDADE		
Ativos totais	*17.640.891*	*15.253.365*
Investimentos	*1.880.301*	*1.419.875*
Alienação de propriedade	*102.031*	*97.303*

Os índices de rentabilidade foram calculados com base no patrimônio líquido e nos resultados atribuíveis aos proprietários da empresa controladora.

	31-12-2025	31-12-2024
INDICADORES DE RENTABILIDADE		
Retorno sobre o patrimônio líquido (Lucro líquido / Patrimônio líquido médio)	*1,41*	*1,66*
Retorno sobre ativos (Lucro líquido / ativos médios)	*0,09*	*0,07*
Retorno sobre ativos operacionais (Lucro líquido / ativos operacionais (*))	*0,09*	*0,07*
Retorno de dividendos (Dividendos pagos / preço de mercado)	*0,04*	*0,02*

(*) Total do ativo menos impostos diferidos, contas de pessoal, investimentos permanentes e temporários.

Em 31 de dezembro de 2025, o total de ativos da Companhia era de MUS$ 17.640.891, o que, em comparação com 31 de dezembro de 2024, representa um aumento de MUS$ 2.387.526 (15,7%).

Os ativos circulantes da Companhia aumentaram em US$ 482.793 (12,4%), em comparação com o encerramento do exercício fiscal de 2024. Os principais aumentos foram registrados nos seguintes itens: Caixa e equivalentes de caixa de US$ 192.325 (9,8%), aumento explicado pela variação líquida apresentada na demonstração consolidada dos fluxos de caixa da Companhia; Contas a receber comerciais e outras contas a receber de US$ 218.162 (18,7%); Ativos fiscais circulantes de US$ 35.429 (88,0%); Outros ativos circulantes não financeiros de US$ 32.410 (15,9%); Estoques circulantes de US$ 20.036 (4,6%), associados ao aumento nas compras de US$ 594.878 e um ajuste de conversão de US$ 27.180, que é compensado pelo consumo de US$ 447.604 e outros itens de US$ 154.418; Outros ativos financeiros circulantes de US$ 3.249 (4,8%). Tudo isso é ligeiramente compensado por uma diminuição no item Ativos não circulantes ou grupos de alienação classificados como mantidos para venda de US$ 18.800 (64,5%) e Contas a receber de entidades relacionadas, circulantes, de US$ 18 (72,0%).

O índice de liquidez da Companhia diminuiu de 0,62 vezes no final do exercício fiscal de 2024 para 0,60 vezes no final de dezembro de 2025. Adicionalmente, observou-se uma redução no índice de liquidez seca, de 0,31 vezes no exercício fiscal de 2024 para 0,29 vezes no final de dezembro de 2025.

Os ativos não circulantes da Companhia aumentaram em MUS$ 1.904.733 (16,8%) em comparação com o encerramento do exercício fiscal de 2024. Os principais aumentos nos Ativos não circulantes são detalhados abaixo: Imobilizado (propriedades, instalações e equipamentos) em MUS$ 1.760.317 (17,3%), explicado pelo aumento nas adições de imobilizado em MUS$ 2.072.284, adições e renegociações de ativos de direito de uso em MUS$ 939.115, diferença de conversão em MUS$ 91.109 e reclassificações e outras movimentações em MUS$ 21.008, compensados pelas diminuições originadas da depreciação do ano em MUS$ 1.363.199; Ativos intangíveis, exceto ágio, de US$ 129.791 (13,0%), devido principalmente à variação positiva no ajuste de conversão de US$ 93.359, um aumento nas adições de US$ 124.959 e retiradas e transferências de programas de computador e outros itens de US$ 2.698, todos compensados por US$ 91.225 correspondentes à amortização do ano; Outros ativos não financeiros de US$ 4.101 (4,6%); Contas a receber não circulantes de US$ 1.608 (13,0%); e Ativos fiscais diferidos de US$ 10.549 (100,0%). Todos os itens acima são ligeiramente compensados por uma diminuição no item Outros ativos financeiros não circulantes de US$ 1.633 (-3,0%).

Em 31 de dezembro de 2025, o passivo total da Companhia era de MUS$ 16.303.689, o que, comparado ao valor em 31 de dezembro de 2024, representa um aumento de MUS$ 1.761.653 (12,1%).

O passivo circulante da Companhia aumentou em US$ 1.003.552 (16,0%) em comparação com o encerramento do exercício fiscal de 2024. Os aumentos ocorreram nas seguintes categorias: Contas a pagar comerciais e outras contas a pagar, circulantes, totalizando US$ 551.274 (25,8%); Outros passivos financeiros, circulantes, totalizando US$ 110.090 (17,3%); Passivos a pagar, circulantes, totalizando US$ 25.669 (408,7%); e Outros passivos não financeiros, circulantes, totalizando US$ 327.495 (9,4%). Esse aumento foi compensado por reduções em Contas a pagar a partes relacionadas, circulantes, totalizando US$ 5.168 (40,1%), e Outras provisões, circulantes, totalizando US$ 5.808 (40,8%).

O índice de endividamento em relação ao patrimônio líquido para o ano é de 5,42 (8,70 em 31 de dezembro de 2024). A proporção do passivo circulante em relação à dívida total aumentou 1,48 ponto percentual, passando de 43,26% no final de 2024 para 44,74% no final do ano corrente.

O passivo não circulante da Companhia aumentou em US$ 758.101 (9,2%) em comparação com o valor em 31 de dezembro de 2024. Os principais aumentos ocorreram nos seguintes itens: Outros passivos financeiros não circulantes de US$ 827.985 (12,7%); Outras provisões não circulantes de US$ 50.765 (8,1%); Passivos fiscais diferidos de US$ 25.997 (8,3%); e Provisões para benefícios a empregados, não circulantes, de US$ 14.152 (8,5%). Esse aumento foi compensado por reduções no item Outros passivos não circulantes não financeiros de US$ 140.244 (100,0%). As contas a pagar, não circulantes, totalizaram US$ 20.554 (4,2%), principalmente devido à redução na manutenção de aeronaves e motores de US$ 24.747, compensada por outros efeitos líquidos de US$ 4.193.

Para melhor compreensão do aumento total de US$ 938.075 em Outros Passivos Financeiros, a tabela resumo a seguir mostra as movimentações correspondentes aos fluxos de caixa e aos fluxos não monetários:

		Fluxos			Movimentações (fora do fluxo)		
		Obtenção	Pagar				
Obrigações com instituições financeiras	Saldo em 31 de dezembro de 2024	Capital	Capital	Interesse	Juros acumulados e outros	Reclassificações	Saldo em 31 de dezembro de 2025
	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$	MUS$
Obrigações garantidas	*374.043*	*319.500*	*(37.648)*	*(29.158)*	*30.898*	*-*	*657.635*
Outras obrigações garantidas	*374.751*	*239.520*	*(43.681)*	*(39.685)*	*40.294*	*-*	*571.199*
Obrigações junto ao público público	*2.239.303*	*790.120*	*(700.000)*	*(181.554)*	*232.450*	*(2.541)*	*2.377.778*
Arrendamentos financeiros	*799.773*	*-*	*(241.743)*	*(39.181)*	*158.667*	*11.537*	*689.053*
Passivos de arrendamento	*3.362.581*	*-*	*(463.358)*	*(311.162)*	*1.213.962*	*(9.162)*	*3.792.861*
Obrigações totais com instituições financeiras	**7.150.451**	**1.349.140**	**(1.486.430)**	**(600.740)**	**1.676.271**	**(166)**	**8.088.526**

a) Outras reservas

A rubrica Outras Reservas apresenta uma variação líquida positiva de US$ 185.762 milhões em 31 de dezembro de 2025, explicada pelas seguintes variações positivas: Reserva de Conversão de US$ 218.266 milhões e Reservas relacionadas a atividades de hedge de US$ 3.551 milhões. A variação líquida positiva foi parcialmente compensada pelas seguintes reduções: Outras reservas diversas de US$ 19.505 milhões, originadas da Oferta Pública de Ações em Bloco (OPA) e correspondentes à diferença cambial decorrente das taxas de câmbio entre a data de reconhecimento da obrigação de pagamento e a data de liquidação da OPA (uma vez que o preço da ação foi fixado e pago em pesos chilenos). A variação negativa também se explica pela movimentação das Reservas Atuariais para Planos de Benefícios a Empregados de US$ 16.550 milhões.

b) Capital

Em 17 de outubro de 2025, a Assembleia Geral de Acionistas aprovou o cancelamento antecipado de 30.221.893.878 ações em tesouraria adquiridas em programas de recompra, o que representou uma redução do capital subscrito e integralizado de US$ 585.424.212. Consequentemente, o capital social foi reduzido de US$ 5.003.576.326,78 para US$ 4.418.152.114,78, e o número total de ações de 604.441.789.335 para 574.219.895.457. Do capital resultante, US$ 4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 ações, foram totalmente subscritos e pagos, enquanto um saldo de US$ 42.398, equivalente a 3.911.748 ações, permanece destinado exclusivamente à conversão em obrigações conversíveis.

c) Ganhos/Perdas Acumulados (Resultado Acumulado).

Em 31 de dezembro de 2025, os resultados acumulados incluem lucros atribuíveis aos proprietários da empresa controladora no valor de MUS$ 1.459.984, compensados pela provisão de 30% de dividendos mínimos obrigatórios sobre o resultado do exercício fiscal de 2025, correspondente a MUS$ 437.995.

Como resultado do exposto acima, o resultado acumulado aumentou de um lucro de MUS$ 1.148.291 em 31 de dezembro de 2024 para MUS$ 2.170.280 em 31 de dezembro de 2025.

Demonstração de Resultados Consolidada

Os principais índices financeiros da Demonstração de Resultados Consolidada são apresentados abaixo.

Para os períodos que terminam em 31 de dezembro	2025 MUS$	2024 MUS$
Lucro operacional	**14.494.990**	**13.033.712**
Passageiros	*12.611.528*	*11.233.287*
Carga	*1.653.528*	*1.599.756*
Outros	*229.934*	*200.669*
Custos operacionais	**(12.159.452)**	**(11.492.664)**
Remuneração	*(1.941.121)*	*(1.738.474)*
Combustível	*(3.804.821)*	*(3.970.077)*
Tarifas	*(252.670)*	*(230.127)*
Depreciação e amortização	*(1.736.098)*	*(1.447.656)*
Outras taxas de arrendamento e de aterragem	*(1.638.809)*	*(1.470.057)*
Serviços de passageiros	*(382.252)*	*(331.918)*
Leasing de aeronaves	*—*	*(4.164)*
Manutenção	*(862.647)*	*(815.916)*
Outros custos operacionais	*(1.539.833)*	*(1.448.052)*
Outros ganhos/(perdas)	*(1.201)*	*(36.223)*
Resultado operacional	**2.335.538**	**1.541.048**
Margem operacional	**16,1%**	**11,8%**
Receitas Financeiras	*146.275*	*142.411*
Custos financeiros	*(721.416)*	*(881.950)*
Diferença F/X	*(141.485)*	*172.917*
Lucros expressos em unidades ajustadas pela	*(294)*	*19.508*
Ganho/(perda), antes de impostos e participação	**1.618.618**	**993.934**
Impostos	*(155.057)*	*(16.489)*
Ganho/(perda), antes da participação minoritária Atribuível a:	**1.463.561**	**977.445**
Ganho/(perda) atribuível aos proprietários da empresa-mãe	*1.459.984*	*976.972*
Ganho/(perda) atribuível a interesses não controladores	*3.577*	*473*
Margem líquida	**10,1%**	**7,5%**
Taxa de imposto efetiva	**(9,6)%**	**(1,7)%**
Total de ações, básico	*589.302.090.735*	*604.437.877.587*
Ganho básico por ação (US$)	*0,002477*	*0,001616*
Total de ações, diluídas (**)	*589.306.002.483*	*604.441.789.335*
Lucro diluído por ação (US$)	*0,002477*	*0,001616*
EBITDA (*)	**3.929.857**	**3.181.129**

(*) EBITDA = Lucro do período + Imposto + Juros líquidos + Depreciação e amortização.

(**) O total de ações diluídas considera a conversão integral de títulos conversíveis emitidos até a data de saída do Capítulo 11.

Em 31 de dezembro de 2025, a Holding registrou um lucro de US$ 1.459.984, representando uma variação positiva de US$ 483.012 em comparação com o lucro de US$ 976.972 no mesmo período do ano anterior. A margem de lucro líquido para o ano atingiu 10,1% em 2025 e 7,5% em 2024.

O resultado operacional de 2025 apresenta um lucro de US$ 2.335.538 milhões, que, comparado ao lucro de US$ 1.541.048 milhões em 31 de dezembro de 2024, representa uma variação equivalente a 51,6%. A margem operacional apresenta uma variação positiva de 4,3 pontos percentuais em relação aos doze meses de 2024, atingindo 16,1%.

A receita operacional em 31 de dezembro de 2025 aumentou 11,2% em comparação com os doze meses de 2024, atingindo US$ 14.494.990 milhões. Esse aumento deve-se principalmente a um crescimento de 12,3% na receita de passageiros, além de um aumento de 3,4% na receita de carga. Outras receitas apresentaram variação positiva de 14,6%. O impacto da desvalorização do real resultou em uma redução de aproximadamente US$ 150 milhões na receita operacional.

A receita com passageiros atingiu US$ 12.611.528 milhões, o que, comparado aos US$ 11.233.287 milhões em 31 de dezembro de 2024, representa um aumento de 12,3%. Essa variação se deve a um aumento de 8,2% na demanda, medida em RPKs (passageiros-quilômetro), e a um aumento de 3,7% no rendimento. A taxa de ocupação atingiu 84,4%, 0,1 ponto percentual acima do registrado nos doze meses de 2024.

Em 31 de dezembro de 2025, as receitas de carga atingiram US$ 1.653.528 milhões, representando um aumento de 3,4% em comparação com o mesmo período de 2024. Esse aumento se explica principalmente por um crescimento de 2,2% no tráfego medido em RTK (rolo-quilômetro) e um aumento de 1,1% no rendimento.

A categoria Outras receitas apresenta um aumento de US$ 29.265, devido principalmente ao efeito da maior receita reconhecida por serviços turísticos e alfandegários, compensada pela menor receita proveniente de trocas de produtos não aéreos do programa Latam Pass.

Em 31 de dezembro de 2025, os custos operacionais atingiram US$ 12.159.452, representando um aumento de 5,8% em comparação com os doze meses de 2024, equivalente a US$ 666.788. Além disso, o custo unitário por pedido diminuiu 2,2%. O impacto da desvalorização do real brasileiro sobre esse item resultou em custos menores de aproximadamente US$ 127 milhões. As variações por item são detalhadas abaixo:

a) A remuneração e os benefícios aumentaram em US$ 202.647, principalmente devido ao aumento dos custos com tripulação e pessoal aeroportuário, juntamente com um aumento de 6,8% no quadro médio de funcionários durante 2025, incluindo um bônus especial único de US$ 40 milhões para uma parcela significativa dos funcionários da Companhia, parcialmente compensado pela depreciação das moedas locais, especialmente o real brasileiro.

b) Os gastos com combustível diminuíram 4,2%, o equivalente a US$ 165.256 milhões. Essa diminuição deve-se principalmente a uma redução de 10,0% nos preços médios não protegidos por hedge, parcialmente compensada por um aumento de 6,4% no consumo medido em galões. A empresa registrou um prejuízo de US$ 19.117 milhões com hedge de combustível em 2025, em comparação com um prejuízo de US$ 18.139 milhões nos doze meses de 2024.

c) As comissões dos agentes apresentam um aumento de US$ 22.543, principalmente em decorrência do aumento nas operações de transporte de passageiros, parcialmente compensado pelas estratégias de penetração digital implementadas pela empresa, que priorizam e incentivam as vendas diretas.

d) A depreciação e amortização aumentaram em US$ 288.442, o equivalente a 19,9%, uma variação que se explica principalmente pela utilização de uma frota mais nova e por um maior número de aeronaves em média a partir de 31 de dezembro de 2025, em comparação com o mesmo período de 2024.

e) Outras despesas com arrendamentos e taxas aeronáuticas aumentaram em US$ 168.752, impactadas pelo aumento das operações durante o exercício fiscal de 2025. Os custos mais elevados com taxas aeroportuárias e serviços de assistência em terra foram compensados principalmente pela implementação de iniciativas de eficiência de custos durante o primeiro semestre do ano corrente e pela depreciação das moedas locais, em particular do real brasileiro.

f) O serviço de Passageiros apresenta custos mais elevados de MUS$ 50.334, correspondendo a uma variação de 15,2%, explicada principalmente pelo aumento dos custos de alimentação e serviços de bordo, impactados pelo crescimento da procura, que se traduz num aumento de 6,6% no número de passageiros transportados, principalmente no segmento internacional e nas classes de serviço premium.

g) Os custos de leasing de Aeronaves são US$ 4.164 milhões menores devido ao vencimento de todos os contratos de leasing de aeronaves sob o modelo PBH (com base em horas de voo). O leasing de aeronaves até dezembro de 2024 incluía custos associados a pagamentos de leasing com base em horas de voo (PBH), considerando apenas uma aeronave sob esse modelo naquele momento.

h) Os custos totais de manutenção atingiram US$ 862.647, representando um aumento de 5,7% em comparação com o ano fiscal de 2024. Esse aumento deve-se principalmente à maior operação, parcialmente compensada pelo efeito decorrente do término antecipado de contratos de aeronaves em regime de leasing operacional, que foram posteriormente convertidos em leasing financeiro.

i) Outros Custos Operacionais apresentam um aumento de US$ 91.781, explicado principalmente pelo aumento nos custos com tripulação e marketing, resultante do incremento operacional, além do aumento nas despesas com serviços de plataforma digital devido ao maior uso de serviços e infraestrutura em nuvem. Por outro lado, este item foi impactado pela redução nos custos do sistema de reservas, impulsionada pela maior adoção dos canais NDC, bem como pelos efeitos da desvalorização das moedas locais, especialmente do real brasileiro.

j) Outros ganhos/(perdas) totalizaram um resultado negativo de US$ 1.201 milhões em 31 de dezembro de 2025, o que se explica principalmente pela redução das despesas associadas aos processos de mão de obra na Argentina. Este item também inclui o efeito decorrente do término antecipado de contratos de aeronaves em regime de leasing operacional, que foram posteriormente convertidos em contratos de leasing financeiro.

A receita financeira totalizou MUS$ 146.275, o que, em comparação com os MUS$ 142.411 do ano anterior, representa um aumento de MUS$ 3.864, explicado principalmente por um nível mais elevado de caixa e equivalentes de caixa em comparação com o mesmo ano de 2024, que foi investido principalmente em depósitos bancários a prazo fixo.

Os custos financeiros diminuíram 18,2%, correspondendo a US$ 160.534 milhões. Essa variação deve-se principalmente à redução das despesas com juros bancários reconhecidas durante os doze meses de 2025, em decorrência dos refinanciamentos de dívida realizados em outubro de 2024 e julho de 2025, que foram compensados pelo efeito não recorrente na demonstração de resultados de US$ 105 milhões relacionado à gestão do refinanciamento concluído em julho deste ano.

Análise e explicação do fluxo de caixa líquido consolidado das atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

O fluxo de caixa das atividades operacionais em 31 de dezembro de 2025 apresenta uma variação positiva de US$ 630.769 milhões em comparação com o mesmo período do ano anterior, devido a um aumento nas receitas provenientes da venda de mercadorias e da prestação de serviços de US$ 1.480.744 milhões. Esse aumento é compensado por variações negativas decorrentes de um aumento nos adiantamentos a funcionários de US$ 410.424 milhões, outras entradas e saídas de caixa de US$ 170.037 milhões, um aumento nos pagamentos a fornecedores de bens e serviços de US$ 106.471 milhões, um aumento no imposto de renda pago de US$ 101.548 milhões, um aumento em outros pagamentos das atividades operacionais de US$ 41.650 milhões e uma diminuição em outras receitas das atividades operacionais de US$ 19.845 milhões.

A variação negativa de US$ 170.037 em Outras Entradas e Saídas de Caixa do Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais origina-se principalmente da variação em Garantias de US$ 71.703, explicada principalmente por menores recuperações associadas a garantias de seguro de responsabilidade civil de US$ 41.000, garantias associadas a um provedor de processamento e cobrança de pagamentos financeiros de US$ 15.000, garantias aeroportuárias de US$ 15.000; variação em depósitos judiciais de US$ 46.595; derivativos de hedge de US$ 36.604; menores recuperações de seguro de veículos de US$ 9.788, correspondentes a um incidente na Colômbia, recebido durante o primeiro semestre de 2024; tarifas e impostos bancários de US$ 3.774; e impostos sobre transações financeiras de US$ 1.573.

O Fluxo de Atividades de Investimento apresenta uma variação negativa de MUS$ 410.157 em comparação com o mesmo período do ano anterior, principalmente devido a variações negativas em Aquisições de Imobilizado em MUS$ 450.355, decorrentes de maiores aquisições de aeronaves em MUS$ 274.774, manutenção em MUS$ 87.807 e peças rotativas e sobressalentes em MUS$ 118.017; compensadas por um menor Pagamento Pré-Entrega (PDP) em MUS$ 30.243; Aquisições de ativos intangíveis em MUS$ 10.071; o acima exposto é compensado por variações positivas em Outras entradas (saídas) de caixa em MUS$ 27.549, explicadas principalmente por um adiantamento de MUS$ 3.000 na Transportes Aéreos Mercosur S.A. associado à venda de um hangar e maiores recuperações de empréstimos recebidos em MUS$ 24.549; Juros recebidos no valor de MUS$ 17.992; e os valores provenientes da venda de bens, instalações e equipamentos no valor de MUS$ 4.728, principalmente associados a vendas mais elevadas de aeronaves, no valor de MUS$ 6.499, e vendas mais baixas de motores, no valor de MUS$ 1.771.

O Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento apresenta uma variação negativa de MUS$ 454.712, em comparação com o mesmo período do ano anterior, o que se explica principalmente pelas variações negativas dos Pagamentos correspondentes à aquisição de ações próprias emitidas no valor de MUS$ 584.837 (ver nota 24 (d)); Dividendos pagos no valor de MUS$ 430.343 (ver nota 34 (c)); obtenção de empréstimos de longo prazo no valor de MUS$ 400.920; Pagamentos de passivos de arrendamento no valor de MUS$ 119.320 associados a novos contratos; Outras entradas (saídas) de caixa no valor de MUS$ 17.656, principalmente associadas ao custo do pré-pagamento de Obrigações (7YN). Isso é compensado pela variação positiva nos pagamentos de empréstimos de MUS$ 981.470, principalmente associada a pagamentos menores de TLB de MUS$ 1.080.000 e pagamentos menores de outras obrigações garantidas de MUS$ 287.481, compensados por pagamentos maiores de títulos (7YN) de MUS$ 250.000 e um aumento nos pagamentos de empréstimos de MUS$ 136.011, principalmente associado a pagamentos feitos para a frota da Boeing; e finalmente também compensado por juros pagos de MUS$ 116.894, principalmente associados a pagamentos menores para o empréstimo de longo prazo (TLB).

Por fim, o fluxo de caixa líquido da Companhia em 31 de dezembro de 2025, antes do efeito das variações cambiais, apresenta uma variação negativa de US$ 234.100, em comparação com o mesmo período do ano anterior.

Análise de risco financeiro

O programa global de gestão de riscos da empresa visa minimizar os efeitos adversos dos riscos financeiros que afetam a empresa.

(a) Risco de mercado

Devido à natureza de suas operações, a Companhia está exposta a fatores de mercado, tais como: (i) risco de preço do combustível, (ii) risco cambial e (iii) risco de taxa de juros.

(i) Risco do preço do combustível

Para a execução de suas operações, a Companhia adquire combustível denominado Jet Fuel grau 54 USGC, que está sujeito a flutuações nos preços internacionais do combustível.

Para se proteger da exposição ao risco de preço do combustível, a Companhia opera com instrumentos derivativos (Swaps e Opções) cujos ativos subjacentes podem ser diferentes do Querosene de Aviação, possibilitando a proteção em petróleo bruto West Texas Intermediate ("WTI"), petróleo bruto Brent ("BRENT") e destilado de óleo para aquecimento ("HO"), que podem ter alta correlação com o Querosene de Aviação e maior liquidez.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia reconheceu perdas de US$ 19.126 milhões relacionadas à proteção contra a volatilidade dos preços de combustível, líquidas de prêmios, no custo das vendas do ano. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu perdas de US$ 18.140 milhões relacionadas à proteção contra a volatilidade dos preços de combustível, líquidas de prêmios, no custo das vendas do ano; parte das diferenças resultantes da variação do valor de mercado desses contratos é reconhecida como componente das reservas de hedge no patrimônio líquido da Companhia.

Em 31 de dezembro de 2025, o valor de mercado das posições em derivativos de combustíveis era de US$ 14.009 milhões. Em 31 de dezembro de 2024, o valor de mercado das posições de hedge em derivativos de combustíveis era de US$ 7.747 milhões.

(ii) Risco cambial

A moeda funcional e de apresentação das demonstrações financeiras da empresa controladora é o dólar americano, portanto, o risco cambial transacional e de conversão surge principalmente das próprias atividades operacionais, estratégicas e contábeis da empresa, que são expressas em uma unidade monetária diferente da moeda funcional.

As subsidiárias da LATAM também estão expostas ao risco cambial, cujo impacto afeta os Resultados Consolidados da Companhia.

A maior exposição da LATAM ao risco cambial decorre da concentração de seus negócios no Brasil, que são majoritariamente denominados em reais (R$) e são gerenciados ativamente pela Companhia.

A Companhia mitiga sua exposição ao risco cambial por meio da contratação de instrumentos derivativos, de hedges naturais ou da execução de operações internas.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia reconheceu perdas de US$ 22.126 milhões com derivativos de hedge cambial, líquidas dos prêmios refletidos na diferença cambial. Em dezembro de 2024, a Companhia reconheceu ganhos de US$ 9.953 milhões com derivativos de hedge cambial, líquidas dos prêmios refletidos na diferença cambial.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia detinha US$ 355.000 em derivativos cambiais em aberto registrados como operações de hedge. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia detinha US$ 165.000 em derivativos cambiais em aberto registrados como operações de hedge.

Em 31 de dezembro de 2025, o valor de mercado das posições de hedge com derivativos cambiais era de US$ 2,69 bilhões. Em 31 de dezembro de 2024, o valor de mercado das posições de hedge com derivativos cambiais era de US$ 3,14 bilhões.

(iii) Risco de taxa de juros

A empresa está exposta a flutuações nas taxas de juros de mercado que afetam os fluxos de caixa futuros provenientes de ativos e passivos financeiros atuais e futuros.

A exposição da Companhia está principalmente à Secured Overnight Financing Rate ("SOFR") e a outras taxas de juros menos relevantes, como os Certificados de Depósito Interbancário Brasileiros ("CDI").

Em 31 de dezembro de 2025, 66% (76% em 31 de dezembro de 2024) da dívida possui taxa de juros fixa. A dívida com taxa variável é indexada a uma taxa de referência baseada na SOFR.

Durante o período encerrado em 31 de dezembro de 2025, a Companhia não reconheceu quaisquer perdas com prêmios pagos e outros itens. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia não reconheceu quaisquer perdas com prêmios pagos e outros itens.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia não possuía nenhum derivativo de taxa de juros em aberto. Em dezembro de 2024, a Companhia possuía derivativos de taxa de juros em aberto no valor total de US$ 4.676 milhões.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia reconheceu uma diminuição no ativo de direito de uso devido ao vencimento de derivativos relacionados ao arrendamento de determinadas aeronaves. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu um aumento no ativo de direito de uso devido ao vencimento de derivativos relacionados ao arrendamento de determinadas aeronaves. Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia reconheceu uma redução na despesa de depreciação do ativo de direito de uso no valor de US$ 2.042. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu uma redução na despesa de depreciação do ativo de direito de uso no valor de US$ 1.919.

5. Ambiente Econômico

Durante o último trimestre do ano, as tensões comerciais entre as principais potências continuaram a diminuir, embora incidentes isolados ocasionais não possam ser descartados. Algumas tensões entre os Estados Unidos e a China criaram períodos de volatilidade, que se dissiparam graças aos acordos alcançados. Além disso, as autoridades americanas eliminaram as tarifas sobre alguns produtos agrícolas para todos os países, compensando os aumentos tarifários previamente anunciados em certos setores, que agora estão em vigor. Como resultado, as taxas tarifárias americanas permanecem em níveis semelhantes aos observados no período anterior. Nesse contexto de tensões comerciais mais estáveis e condições financeiras favoráveis, a economia global continuou a demonstrar uma resiliência notável, adaptando-se a um ambiente em constante mudança com diferentes graus de dinamismo entre países e setores.

O Fundo Monetário Internacional (FMI), em sua projeção mais recente, de janeiro, estima que o crescimento global será de 3,3% em 2025. Espera-se que o crescimento atinja 3,3% em 2026, uma revisão para cima de 0,2 ponto percentual em comparação com a projeção de outubro, e 3,2% em 2027. A inflação deverá atingir 4,1% em 2025, caindo para 3,8% no ano seguinte e 3,4% em 2027.

O FMI estima que as economias desenvolvidas crescerão 1,7%, 1,8% e 1,7% em 2025, 2026 e 2027, respectivamente. A projeção para 2026 foi revisada para cima em 0,2 ponto percentual em comparação com a projeção de outubro. Para os Estados Unidos, o crescimento deverá atingir 2,1% em 2025, com uma revisão em alta de 0,3 ponto percentual para o crescimento em 2026, chegando a 2,4%, seguido por uma queda para 2,0% em 2027. Quanto à Zona do Euro, o FMI prevê um crescimento de 1,4% para 2025, enquanto o crescimento deverá atingir 1,3% em 2026. Já para as economias emergentes, o crescimento deverá alcançar 4,4% em 2025, 4,2% em 2026 e 4,1% em 2027. Isso representa uma revisão em alta de 0,2 ponto percentual para 2026 em comparação com a projeção de outubro.

Para a América Latina e o Caribe, o FMI projeta um crescimento de 2,4% em 2025, 2,2% em 2026 e 2,7% em 2027. A projeção para 2026 foi revisada para baixo em 0,1 ponto percentual em comparação com as projeções de outubro. A economia brasileira deverá crescer 2,5% em 2025, 1,6% em 2026 e 2,3% em 2027, com uma revisão para baixo de 0,3 ponto percentual para 2026 em relação à estimativa anterior.



DECLARAÇÃO JURADA

Em nossa qualidade de conselheiros, CEO e CFO da LATAM Airlines Group S.A., declaramos sob juramento a nossa responsabilidade com relação a veracidade de toda a informação contida no Relatório Integrado LATAM 2025.

Firmado por: Enrique Cueto
E70F7706B34F4DF...

Enrique Cueto Plaza
Conselheiro

Assinado por:
E880548EEF6A421...

Sonia J.S. Villalobos
Conselheiro

DocuSigned by: Frederico Curado
0F711BE38636425...

Frederico Curado
Conselheiro

DocuSigned by: Alex Wilcox
4D5E78E946314F6...

Alexander D. Wilcox
Conselheiro

DocuSigned by: IGNACIO JAVIER CUETO PLAZA
EFC129CF0D1D48B...

Ignacio Cueto Plaza
Presidente do Conselho de Administração

DocuSigned by:
5262F716580B485...

Antonio Gil Nievas
Conselheiro

DocuSigned by: ROBERTO ALVO
2D35377492ED44C...

Roberto Alvo Milosawlewitsch
CEO

DocuSigned by: Bornah Moghbel
6B016B576E84492...

Bornah Moghbel
Vice-Presidente do Conselho de Administração

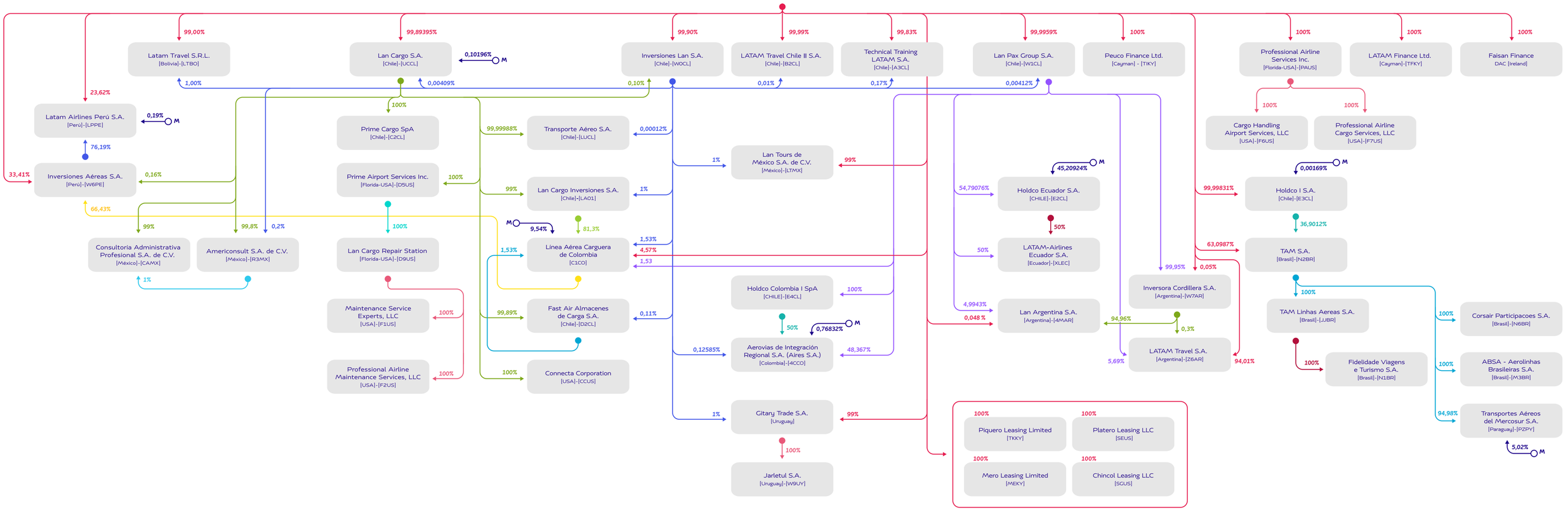
DocuSigned by: Michael J. Neruda
C35B3DE213BB4C4...

Michael Neruda
Conselheiro

Assinado por: Ricardo Bottas
2223DAF20BDD436...

Ricardo Bottas Dourado Dos Santos
CFO

ESTRUTURA SOCIETÁRIA



Minority interest

Créditos

Coordination
LATAM group – Investor Relations
LATAM group – Sustainability

Writing and design
GOVERNART
Written by: Francisca Engdahl
Editorial supervision and indicators: GOVERNART
Graphic design project: Panal Diseño / panal.cl
Layout: Panal Diseño / panal.cl
Photography: LATAM group archive

Acesso às Demonstrações Financeiras

Site da CMF
Relações com Investidores - LATAM

Informações corporativas

Escritórios principais
Avenida Presidente Riesco 5711, 19th floor, Las Condes
Metropolitan Region – Chile
Tel.: (56) 2 2565 3844

Código do mercado de ações
LTM – Santiago Stock Exchange
LTM – New York Stock Exchange

Consultas de investidores
Investor Relations | LATAM Airlines Group S.A.
Avenida Presidente Riesco 5711, 20th floor, Las Condes
Metropolitan Region – Chile
Tel.: (56) 2 2565 3844
Email: InvestorRelations@latam.com
Web: ir.latam.com

Consultas aos acionistas
Central Securities Depository
Avenida Los Conquistadores 1730, 24th floor, Providencia
Metropolitan Region – Chile
Tel.: (56) 2 2393 9003
E-mail: atencionaccionistas@dcv.cl

Banco depositário de ADRs
JPMorgan Chase Bank, N.A. P.O. Box 64504, St. Paul, MN, 55164-0504
Tel.: General +1 (800) 990-1135
Tel.: Outside the United States (651) 453-2128
Tel.: Global Invest Direct (800) 428-4237

Banco custodiante de ADRs
Banco Santander Chile, Bandera 140, Santiago
Metropolitan Region – Chile
Custodial Department
Tel.: (56) 2 2320 3320

Auditores independentes
PricewaterhouseCoopers Consultants, Auditors and Company Limited
Avenida Andrés Bello 2711, 5th floor, Providencia
Metropolitan Region – Chile
Tel.: (56) 2 2940 0000




LATAM