



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2025

## CONTENIDO

Estados de situación financiera clasificado consolidado

Estados de resultados consolidado por función

Estados de resultados integrales consolidado

Estados de cambios en el patrimonio consolidado

Estados de flujos de efectivo consolidado - método directo

Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS

UF - UNIDAD DE FOMENTO

ARS - PESOS ARGENTINOS

US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES

MUSS - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES

MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES

COP - PESOS COLOMBIANOS

BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS

MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS

PYG - GUARANÍ PARAGUAYO



## INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 3 de febrero de 2026

Señores Accionistas y Directores  
LATAM Airlines Group S.A.

### Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales (el Grupo), que comprenden el estado de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2025, y los estados consolidados de resultados integrales, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado correspondientes al año terminado en esa fecha, y las notas a los estados financieros consolidados, incluyendo información de las políticas contables materiales.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada del Grupo al 31 de diciembre de 2025, sus resultados consolidados y flujos de efectivo consolidados correspondientes al año terminado en esa fecha, de conformidad con Normas de Contabilidad de las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF).

### Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile. Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados” de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con el Código de Ética del Colegio de Contadores de Chile y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

### Oficinas

**Santiago:** Av. Isidora Goyenechea 2800, piso 10, Torre Titanium, Las Condes  
**Concepción:** Chacabuco 1085, pisos 8 y 9, Edificio Centro Sur

**Viña del Mar:** Av. Libertad 1405, of. 1704, Edificio Coraceros  
**Puerto Montt:** Benavente 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](http://www.pwc.cl)



Santiago, 3 de febrero de 2026  
LATAM Airlines Group S.A.

2

### **Asuntos clave de la auditoría**

Los asuntos clave de la auditoría son aquellos asuntos que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del año actual. Estos asuntos han sido tratados en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados como un todo y en la formación de nuestra opinión sobre éstos, y no expresamos una opinión por separado sobre esos asuntos.

<b>Asunto clave de auditoría</b>	<b>Respuesta de auditoría</b>
<b>Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage.</b>	<p>Nuestros procedimientos de auditoría han incluido, entre otros aspectos, la actualización del entendimiento y la evaluación de la eficacia operativa de los controles internos establecidos por la administración. Estos controles están relacionados con el proceso utilizado por la administración para desarrollar la estimación del breakage.</p> <p>Realizamos pruebas sustantivas sobre diversos elementos relacionados con el proceso que emplea la administración para desarrollar la estimación del breakage, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Evaluación de la idoneidad del modelo estadístico aplicado por la administración.</li><li>- Pruebas sobre la completitud y exactitud de los datos relevantes utilizados en dicho modelo.</li></ul>

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía mantiene saldos de ingresos diferidos por MUS\$3.580.317, de los cuales MUS\$1.173.863 corresponden a ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass (ver detalle en Notas 2.19, 4(e) y 21).

El ingreso diferido del programa de fidelización se determina en función del precio de venta independiente estimado de las millas no utilizadas otorgadas a los miembros del programa, reducido por el breakage (probabilidad de no uso). La gerencia, con la asistencia de un especialista externo, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo estadístico, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.



Santiago, 3 de febrero de 2026  
LATAM Airlines Group S.A.

3

---

#### **Asunto clave de auditoría**

---

##### **Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage. (cont.)**

Consideramos esto como un asunto clave de auditoría debido al juicio significativo ejercido por la administración, incluyendo la utilización de expertos externos, al estimar los supuestos relevantes sobre patrones históricos y esperados de uso, lo que implica que los procedimientos de auditoría requirieran un alto grado de juicio, subjetividad y esfuerzo en la evaluación de dichos supuestos. El esfuerzo de auditoría incluyó la participación de profesionales con habilidades y conocimientos especializados en estadística y valorización.

---

#### **Respuesta de auditoría**

---

- Evaluación de la razonabilidad de los supuestos adoptados por la administración, lo cual incluyó un análisis basado en la información disponible acerca de los patrones de canje y vencimiento de millas, las acciones implementadas para fomentar el canje y la consistencia de dichos supuestos con la evidencia obtenida en otras áreas de la auditoría.
- Participación de profesionales expertos con las habilidades y conocimientos especializados sobre la metodología y los supuestos aplicados por la Compañía.

El resultado de los procedimientos antes descritos ha sido satisfactorio en el contexto de los objetivos de auditoría planificados.

#### **Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno corporativo por los estados financieros consolidados**

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados exentos de representaciones incorrectas materiales, debido a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo de continuar como empresa en marcha, revelando, según corresponda, los asuntos relacionados con la empresa en marcha y utilizando la base contable de empresa en marcha a menos que la Administración tenga intención de liquidar el Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no tenga otra alternativa realista que hacerlo.



Santiago, 3 de febrero de 2026  
LATAM Airlines Group S.A.

4

Los responsables del gobierno corporativo son responsables de la supervisión del proceso de preparación y presentación de información financiera del Grupo.

### **Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados**

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de que los estados financieros consolidados como un todo están exentos de representaciones incorrectas materiales, debido a fraude o error, y emitir un informe del auditor que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile siempre detecte una representación incorrecta material cuando exista. Las representaciones incorrectas pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, se podría esperar razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de representaciones incorrectas materiales en los estados financieros consolidados, debido a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una representación incorrecta material debido a fraude es más elevado que en el caso de una representación incorrecta material debido a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, representaciones intencionadamente erróneas o el caso omiso del control interno.
- Obtenemos un entendimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.



Santiago, 3 de febrero de 2026  
LATAM Airlines Group S.A.

5

- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de empresa en marcha y, basándonos en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como empresa en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe del auditor sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe del auditor. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser una empresa en marcha.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Planificamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada con respecto a la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como una base para formarnos una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables por la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para los fines de una auditoría de grupo. Somos los únicos responsables por nuestra opinión de auditoría.

Comunicamos a los responsables del gobierno corporativo, entre otros asuntos, el alcance y la oportunidad planificados y los hallazgos significativos de la auditoría, así como cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de la auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno corporativo una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y comunicado todas las relaciones y demás asuntos de los que se puede esperar razonablemente afecten nuestra independencia y, en su caso, las medidas adoptadas para eliminar las amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre los asuntos que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno corporativo, determinamos los que han sido de mayor significatividad en la auditoría de los estados financieros consolidados del año actual y que son, en consecuencia, los asuntos clave de la auditoría. Describimos esos asuntos en nuestro informe del auditor salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente el asunto o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que un asunto no se debiera comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.



Santiago, 3 de febrero de 2026  
LATAM Airlines Group S.A.  
6

### Otros asuntos

El Colegio de Contadores de Chile A.G. aprobó que las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile adopten integralmente y sin reservas las Normas Internacionales de Auditoría emitidas por el International Auditing and Assurance Standards Board para las auditorías de estados financieros preparados por el año iniciado a partir del 1 de enero de 2025.

La auditoría a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2024 fue efectuada de acuerdo con las Normas de Auditoría Generalmente Aceptadas en Chile vigentes a esa fecha. Sobre dichos estados financieros consolidados emitimos una opinión sin modificaciones con fecha 30 de enero de 2025.

DocuSigned by:  
  
29A251EE1C8442C...

Jonathan Yeomans Gibbons  
RUT: 13.473.972-K

PricewaterhouseCoopers

## Índice de las Notas a los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Notas	Página
<u><a href="#">1 - Información general</a></u>	1
<u><a href="#">2 - Resumen de principales políticas contables</a></u>	5
<u><a href="#">2.1. Bases de preparación</a></u>	5
<u><a href="#">2.2. Bases de consolidación</a></u>	6
<u><a href="#">2.3. Transacciones en moneda extranjera</a></u>	7
<u><a href="#">2.4. Propiedades, plantas y equipos</a></u>	8
<u><a href="#">2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía</a></u>	9
<u><a href="#">2.6. Costos por intereses</a></u>	9
<u><a href="#">2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros</a></u>	9
<u><a href="#">2.8. Activos financieros</a></u>	9
<u><a href="#">2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos</a></u>	10
<u><a href="#">2.10. Inventarios</a></u>	11
<u><a href="#">2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar</a></u>	11
<u><a href="#">2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo</a></u>	11
<u><a href="#">2.13. Capital emitido</a></u>	12
<u><a href="#">2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</a></u>	12
<u><a href="#">2.15. Préstamos que devengan intereses</a></u>	12
<u><a href="#">2.16. Impuestos corrientes y diferidos</a></u>	12
<u><a href="#">2.17. Beneficios a los empleados</a></u>	13
<u><a href="#">2.18. Provisiones</a></u>	14
<u><a href="#">2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes</a></u>	14
<u><a href="#">2.20. Arrendamientos</a></u>	15
<u><a href="#">2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta</a></u>	16
<u><a href="#">2.22. Mantenimiento</a></u>	16
<u><a href="#">2.23. Medioambiente</a></u>	17
<u><a href="#">3 - Gestión del riesgo financiero</a></u>	17
<u><a href="#">3.1. Factores de riesgo financiero</a></u>	17
<u><a href="#">3.2. Gestión del riesgo del capital</a></u>	30
<u><a href="#">3.3. Estimación del valor razonable</a></u>	30
<u><a href="#">4 - Estimaciones y juicios contables</a></u>	32
<u><a href="#">5 - Información por segmentos</a></u>	35
<u><a href="#">6 - Efectivo y equivalentes al efectivo</a></u>	36
<u><a href="#">7 - Instrumentos financieros</a></u>	37
<u><a href="#">8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes</a></u>	38
<u><a href="#">9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas</a></u>	40
<u><a href="#">10 - Inventarios</a></u>	41
<u><a href="#">11 - Otros activos financieros</a></u>	42
<u><a href="#">12 - Otros activos no financieros</a></u>	44
<u><a href="#">13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta</a></u>	45
<u><a href="#">14 - Inversiones en subsidiarias</a></u>	46
<u><a href="#">15 -Activos intangibles distintos de la plusvalía</a></u>	49
<u><a href="#">16 - Propiedades, plantas y equipos</a></u>	51
<u><a href="#">17 - Impuestos corrientes y diferidos</a></u>	57
<u><a href="#">18 – Otros Pasivos financieros</a></u>	61

<u>19 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</u>	69
<u>20 - Otras provisiones</u>	70
<u>21 - Otros pasivos no financieros</u>	71
<u>22 – Provisiones por beneficios a los empleados</u>	73
<u>23 - Cuentas por pagar, no corrientes</u>	76
<u>24 - Patrimonio</u>	77
<u>25 - Ingresos de actividades ordinarias</u>	85
<u>26 - Costos y gastos por naturaleza</u>	85
<u>27 - Otros ingresos, por función</u>	87
<u>28 - Moneda extranjera y diferencias de cambio</u>	87
<u>29 – Ganancia por acción</u>	95
<u>30 - Contingencias</u>	96
<u>31 - Compromisos</u>	120
<u>32 – Transacciones con partes relacionadas</u>	123
<u>33 - Pagos basados en acciones</u>	125
<u>34 - Estado de flujo de efectivo</u>	128
<u>35 – Medioambiente</u>	131
<u>36 – Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros</u>	133

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS

	Nota	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	2.150.113	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	70.544	67.295
Otros activos no financieros, corrientes	12	236.071	203.661
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	1.381.869	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	7	25
Inventarios corrientes	10	458.566	438.530
Activos por impuestos corrientes	17	<u>75.704</u>	<u>40.275</u>
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta		<u>4.372.874</u>	<u>3.871.281</u>
Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta	13	<u>10.338</u>	<u>29.138</u>
Total activos corrientes		<u>4.383.212</u>	<u>3.900.419</u>
Activos no corrientes			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	52.139	53.772
Otros activos no financieros, no corrientes	12	93.517	89.416
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	13.950	12.342
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.129.961	1.000.170
Propiedades, plantas y equipos	16	11.947.014	10.186.697
Activos por impuestos diferidos	17	<u>21.098</u>	<u>10.549</u>
Total activos no corrientes		<u>13.257.679</u>	<u>11.352.946</u>
Total activos		<u>17.640.891</u>	<u>15.253.365</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

**PATRIMONIO Y PASIVOS**

	Nota	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
<b>PASIVOS</b>			
<b>Pasivos corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 18	745.303	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 19	2.684.846	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	7.707	12.875
Otras provisiones, corrientes	20	8.413	14.221
Pasivos por impuestos corrientes	17	31.950	6.281
Otros pasivos no financieros, corrientes	21	<u>3.816.175</u>	<u>3.488.680</u>
Total pasivos corrientes		<u>7.294.394</u>	<u>6.290.842</u>
<b>Pasivos no corrientes</b>			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 18	7.343.223	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 23	471.208	491.762
Otras provisiones, no corrientes	20	674.611	623.846
Pasivo por impuestos diferidos	17	338.674	312.677
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	22	181.579	167.427
Otros pasivos no financieros no corrientes	21	<u>—</u>	<u>140.244</u>
Total pasivos no corrientes		<u>9.009.295</u>	<u>8.251.194</u>
Total pasivos		<u>16.303.689</u>	<u>14.542.036</u>
<b>PATRIMONIO</b>			
Capital emitido	24	4.418.110	5.003.534
Ganancias acumuladas	24	2.170.280	1.148.291
Otras participaciones en el patrimonio	24	39	39
Otras reservas	24	<u>(5.242.835)</u>	<u>(5.428.597)</u>
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		1.345.594	723.267
Participaciones no controladoras	14	<u>(8.392)</u>	<u>(11.938)</u>
Total patrimonio		<u>1.337.202</u>	<u>711.329</u>
Total patrimonio y pasivos		<u>17.640.891</u>	<u>15.253.365</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES  
ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2025 MUS\$	2024 MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	5 - 25	14.265.056	12.833.043
Costo de ventas	26	<u>(10.104.884)</u>	<u>(9.565.899)</u>
Ganancia bruta		<u>4.160.172</u>	<u>3.267.144</u>
Otros ingresos, por función	27	229.934	200.669
Costos de distribución	26	<u>(578.971)</u>	<u>(606.207)</u>
Gastos de administración	26	<u>(870.484)</u>	<u>(824.493)</u>
Otros gastos, por función	26	<u>(603.912)</u>	<u>(459.842)</u>
Otras ganancias (pérdidas)		<u>(1.201)</u>	<u>(36.223)</u>
Ganancia de actividades operacionales		<u>2.335.538</u>	<u>1.541.048</u>
Ingresos financieros		146.275	142.411
Costos financieros	26	<u>(721.416)</u>	<u>(881.950)</u>
Diferencias de cambio		<u>(141.485)</u>	<u>172.917</u>
Resultado por unidades de reajuste		<u>(294)</u>	<u>19.508</u>
Ganancia antes de impuestos		1.618.618	993.934
Ingresos (Gastos) por impuesto a las ganancias	17	<u>(155.057)</u>	<u>(16.489)</u>
		<u>1.463.561</u>	<u>977.445</u>
GANANCIA DEL EJERCICIO			
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los propietarios de la controladora		1.459.984	976.972
Ganancia atribuible a participaciones no controladoras	14	<u>3.577</u>	<u>473</u>
		<u>1.463.561</u>	<u>977.445</u>
GANANCIA DEL EJERCICIO			
<b>GANANCIA POR ACCIÓN</b>			
Ganancia básicas por acción (US\$)	29	0,002477	0,001616
Ganancia diluidas por acción (US\$)	29	0,002477	0,001616

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

	Nota	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2025 MUS\$	2024 MUS\$
<b>GANANCIA DEL EJERCICIO</b>		1.463.561	977.445
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	24	(17.216)	(21.769)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		(17.216)	(21.769)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Ganancias/(Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		218.543	(379.186)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		218.543	(379.186)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	24	(390)	26.680
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	24	(5.854)	(40.898)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		(6.244)	(14.218)
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
(Pérdidas) por cambios en el valor del dinero de opciones	24	(37.331)	(34.568)
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones	24	47.126	37.265
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		9.795	2.697
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		222.094	(390.707)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		204.878	(412.476)
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relativo a nuevas mediciones de planes de beneficios definidos de otro resultado integral	17	662	909
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		662	909
Total otro resultado integral		205.540	(411.567)
Total resultado integral		1.669.101	565.878
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		1.665.251	565.547
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		3.850	331
<b>TOTAL RESULTADO INTEGRAL</b>		<b>1.669.101</b>	<b>565.878</b>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													Participaciones no controladoras MUSS	Patrimonio total MUSS		
	Capital emitido MUSS	Otras Participacio nes en el Patrimonio MUSS	Acciones propias en cartera MUSS	Cambios en otras reservas									Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUSS				
				Reservas de diferencias de cambio en conversiones MUSS	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo MUSS	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones MUSS	Reservas de ganancias o pérdidas actariales en planes de beneficios definidos MUSS	Reservas de pagos basados en acciones MUSS	Otras reservas varias MUSS	Total otras reservas MUSS	Ganancias/ (Pérdidas) acumuladas MUSS						
Patrimonio 1 de enero de 2025	5.003.534	39	—	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	37.235	(1.169.506)	(5.428.597)	1.148.291	723.267	(11.938)	711.329			
Cambios en patrimonio																	
Resultado integral Ganancia	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.459.984	1.459.984	3.577	1.463.561			
Otro resultado integral		—	—	—	218.266	(6.244)	9.795	(16.550)	—	—	205.267	—	205.267	273	205.540		
Total resultado integral		—	—	—	218.266	(6.244)	9.795	(16.550)	—	—	205.267	1.459.984	1.665.251	3.850	1.669.101		
Transacciones con los accionistas																	
Dividendos	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(437.995)	(437.995)	—	(437.995)			
Incremento (disminución) por transacción acciones propias en cartera	24 (d)	(585.424)	—	585.424	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24-34	—	—	(585.424)	—	—	—	—	—	(19.505)	(19.505)	—	(604.929)	(304)	(605.233)		
Total transacciones con los accionistas		(585.424)	—	—	—	—	—	—	(19.505)	(19.505)	(19.505)	(437.995)	(1.042.924)	(304)	(1.043.228)		
Saldos al 31 de diciembre de 2025		4.418.110	39	—	(3.991.394)	(59.140)	45.439	(85.964)	37.235	(1.189.011)	(5.242.835)	2.170.280	1.345.594	(8.392)	1.337.202		

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

**LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES**  
**ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO**

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													Participaciones no controladoras MUSS	Patrimonio total MUSS	
	Cambios en otras reservas															
	Capital emitido MUSS	Otras Participacio nes en el Patrimonio MUSS	Acciones propias en cartera MUSS	Reservas de diferencias de cambio en conversiones MUS\$	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo MUS\$	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones MUS\$	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos MUS\$	Reservas de pagos basados en acciones MUS\$	Otras reservas varias MUS\$	Total otras reservas MUS\$	Ganancias/ (Pérdidas) acumuladas MUS\$	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora MUS\$				
Patrimonio 1 de enero de 2024	5.003.534	39	—	(3.830.611)	(38.678)	32.947	(48.559)	37.235	(1.170.016)	(5.017.682)	464.411	450.302	(12.027)	438.275		
Cambios en patrimonio																
Resultado integral Ganancia	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976.972	976.972	473	977.445		
Otro resultado integral		—	—	(379.049)	(14.218)	2.697	(20.855)	—	—	(411.425)	—	(411.425)	(142)	(411.567)		
Total resultado integral		—	—	(379.049)	(14.218)	2.697	(20.855)	—	—	(411.425)	976.972	565.547	331	565.878		
Transacciones con los accionistas																
Dividendos	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(293.092)	(293.092)	—	(293.092)		
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	24 -33	—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	—	510	(242) 268		
Total transacciones con los accionistas		—	—	—	—	—	—	—	—	510	510	(293.092)	(292.582)	(242) (292.824)		
Saldos al 31 de diciembre de 2024		5.003.534	39	—	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	37.235	(1.169.506)	(5.428.597)	1.148.291	723.267	(11.938)	711.329	

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - MÉTODO DIRECTO

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2025 MUS\$	2024 MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		15.518.592	14.037.848
Otros cobros por actividades de operación		192.905	212.750
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(9.564.720)	(9.458.249)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(1.830.249)	(1.419.825)
Otros pagos por actividades de operación		(386.561)	(344.911)
Impuestos a las ganancias pagados		(144.987)	(43.439)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(47.884)	122.153
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		<u>3.737.096</u>	<u>3.106.327</u>
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		102.031	97.303
Compras de propiedades, planta y equipo	34	(1.775.818)	(1.325.463)
Compras de activos intangibles	34	(104.483)	(94.412)
Intereses recibidos		136.429	118.437
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	62.018	34.469
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		<u>(1.579.823)</u>	<u>(1.169.666)</u>
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación			
Pagos por adquirir o rescatar las acciones de la entidad	24	(584.837)	—
Importes procedentes de préstamos de largo plazo	34	1.349.140	1.750.060
Reembolsos de préstamos	34	(1.023.072)	(2.004.542)
Pagos de pasivos por arrendamientos	34	(463.358)	(344.038)
Dividendos pagados	34	(605.181)	(174.838)
Intereses pagados	34	(600.740)	(717.634)
Otras entradas (salidas) de efectivo	34	(91.525)	(73.869)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		<u>(2.019.573)</u>	<u>(1.564.861)</u>
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		137.700	371.800
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		54.625	(128.773)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		192.325	243.027
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.957.788	1.714.761
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	<u>2.150.113</u>	<u>1.957.788</u>

Las Notas adjuntas números 1 a 36 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

### NOTAS A LOS ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2025

#### NOTA 1 - INFORMACIÓN GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad", "LATAM" o la "Compañía") es una sociedad anónima abierta que mantiene valores inscritos en el Registro de Valores de la Comisión para el Mercado Financiero, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores. Además, durante el tercer trimestre de 2024, LATAM volvió a listar sus American Depositary Receipts ("ADRs") en la Bolsa de Nueva York (New York Stock Exchange, "NYSE") de los Estados Unidos de América.

Su negocio principal es el transporte aéreo de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África, Asia y Oceanía. Estos negocios son desarrollados directamente o por sus filiales en Chile, Ecuador, Perú, Brasil, Colombia y Paraguay. Además, la Sociedad cuenta con filiales que operan en el negocio de carga en Chile, Brasil y Colombia.

La Sociedad se encuentra ubicada en Chile, en la ciudad de Santiago, Avenida Presidente Riesco N°5711, Comuna de Las Condes.

Al 31 de diciembre de 2025 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 574.219.895.457 acciones, todas emitidas, ordinarias y sin valor nominal. De tal cantidad, a dicha fecha se encontraban suscritas y pagadas 574.215.983.709 acciones. Lo anterior, considerando el aumento de capital aprobado por los accionistas de la compañía en junta extraordinaria de fecha 5 de julio de 2022, en el contexto de la implementación de su plan de reorganización aprobado y confirmado en el Procedimiento Capítulo 11, así como la reducción de capital de pleno derecho que consta en escritura pública de fecha 6 de septiembre de 2023, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Javier Diez Morello, y la modificación de los estatutos de la Sociedad para dar cuenta de dicha reducción de capital de pleno derecho, acordada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 25 de abril de 2024, reducida a escritura pública de fecha 25 de abril de 2024, otorgada en la Notaría de Santiago de don Luis Eduardo Rodríguez Burr, un extracto de la cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 44.323 número 18.314 correspondiente al año 2024, y fue publicado en el Diario Oficial de fecha 29 de mayo de 2024. Adicionalmente, la actual composición del capital social considera también la cancelación anticipada de 30.221.893.878 acciones de propia emisión (con la consecuente disminución del capital social en la suma de US\$585.424.212) adquiridas por la sociedad bajo los programas de recompra de acciones de propia emisión aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de fechas 17 de marzo y 26 de junio de 2025. Dicha cancelación anticipada de acciones y consecuente disminución de capital fue acordada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 17 de octubre de 2025, cuya acta fue reducida a escritura pública con fecha 17 de octubre de 2025, otorgada en la Notaría de Santiago de don Eduardo Diez Morello, un extracto de la cual fue inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago a fojas 105.884 número 39.532 correspondiente al año 2025, y fue publicado en el Diario Oficial de fecha 15 de noviembre de 2025.

Producto de dicha cancelación anticipada de acciones y consecuente disminución de capital, el capital social de la Compañía se ha ajustado desde la suma de US\$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US\$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie sin valor nominal.

Los mayores accionistas de la Sociedad al 31 de diciembre de 2025 considerando el total de acciones suscritas y pagadas a esa fecha son Banco de Chile por cuenta de State Street que posee un 20,99%, Delta Air Lines con 10,57% y Qatar Airways con un 10,56% de la propiedad.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad contaba con un total de 2.061 accionistas en su registro. A esta fecha, aproximadamente un 8,57% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2025, el grupo LATAM tuvo un promedio de 39.877 empleados, terminando este ejercicio con un número total de 41.125 personas, distribuidas en 5.483 empleados de Administración, 20.883 en Operaciones, 9.868 Tripulantes de Cabina y 4.891 Tripulantes de Mando.

Las principales filiales que se incluyen en estos estados financieros consolidados, son las siguientes:

(a) Porcentajes de participación

RUT	Sociedad	País de origen	Moneda funcional	Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
				Directo %	Indirecto %	Total %	Directo %	Indirecto %	Total %
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9959	0,0041	100,0000	99,9959	0,0041	100,0000
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	23,6200	76,1900	99,8100	23,6200	76,1900	99,8100
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,8940	0,0041	99,8981	99,8940	0,0041	99,8981
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	Chile	CLP	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,9000	0,1000	100,0000
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	Chile	CLP	99,8300	0,1700	100,0000	99,8300	0,1700	100,0000
Extranjera	Latam Finance Limited	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Peuco Finance Limited (*)	Islas Caymán	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Professional Airline Services INC.	EE.UU.	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Jarletul S.A.	Uruguay	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	Bolivia	US\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	Chile	US\$	99,9900	0,0100	100,0000	99,9900	0,0100	100,0000
Extranjera	Latam Travel S.A.	Argentina	ARS	94,0100	5,9900	100,0000	94,0100	5,9900	100,0000
Extranjera	Faisán Finance DAC (*)	Irlanda	US\$	100,0000	0,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (**)	Brasil	BRL	63,0987	36,9013	100,0000	63,0987	36,9013	100,0000

(\*) Las filiales no presentan operaciones.

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2025, el porcentaje de participación indirecto sobre TAM S.A. y Filiales proviene de Holdco I S.A., sociedad sobre la cual LATAM Airlines Group S.A. posee una participación del 100% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

## (b) Información financiera

RUT	Sociedad	Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	Activos MUS\$	Pasivos MUS\$	Patrimonio MUS\$	2025 MUS\$	2024 MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	549.409	2.048.197	(1.117.168)	462.748	1.933.499	(1.092.261)	(36.835)	(122.763)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	529.475	418.988	110.487	437.768	366.089	16.930	38.808	22.861
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	578.756	318.492	260.264	490.550	263.747	226.803	34.617	27.238
76.717.244-3	Prime Cargo SpA.	16.818	12.333	4.485	14.806	14.844	(38)	135	(813)
Extranjera	Connecta Corporation	37.884	10.717	27.167	47.583	15.255	32.328	(5.161)	(5.936)
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	19.264	15.291	3.973	18.752	15.582	3.169	802	977
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	234.376	141.333	93.043	238.354	121.609	116.745	(21.983)	(10.064)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	30.055	18.951	11.104	25.783	19.771	6.005	4.256	3.675
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	264.655	145.918	(45.855)	208.807	116.796	(66.907)	21.728	6.010
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A.	1.208	48	1.160	1.184	48	1.136	25	(53)
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	1.485	1.060	425	1.238	740	498	(64)	205
Extranjera	Latam Finance Limited	111	208.620	(208.509)	112	208.620	(208.508)	(1)	(1)
Extranjera	Professional Airline Services INC.	11.382	2.084	9.298	8.508	1.660	6.848	2.449	1.960
Extranjera	Jarletul S.A.	9	1.101	(1.092)	12	1.101	(1.089)	(3)	(4)
Extranjera	Latam Travel S.R.L.	95	—	95	93	—	93	2	—
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	338	1.225	(887)	358	1.243	(885)	(2)	(2)
Extranjera	Latam Travel S.A.	4.323	1.807	2.516	3.847	1.623	2.091	422	(3.563)
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	4.963.316	3.167.385	1.794.199	4.070.469	2.557.042	1.512.327	553.684	673.648

(\*) El Patrimonio informado corresponde al de la controladora, no incluye participación no controladora.

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: (1) Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; (2) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai; (3) Jin Shan 16 y (4) Star Rising Aviation 45 Limited, destinadas al financiamiento de aeronaves. Estas compañías han sido consolidadas según es requerido por NIIF 10.

Todas las entidades sobre las cuales se tiene control han sido incluidas en la consolidación. La Sociedad ha analizado los criterios de control de acuerdo con lo requerido por la NIIF 10.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2024 y 31 de diciembre de 2025, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha 18 de marzo de 2024, se llevó a cabo una disminución de capital en Inversiones Aéreas S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas en la suma de MUS\$175.140. Como consecuencia de esta disminución de capital, el número de acciones se redujo en 6.634.496, sin modificar la participación original de sus accionistas. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 14 de mayo de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS\$45.271, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holdco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.
- Con fecha 17 de septiembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A. adquirió en 1 Euro, el 100% de los derechos de la sociedad Faisán Finance Designates Activity, domiciliada en Irlanda, con el objeto de adquirir, administrar, financiar y refinanciar, entre otros.

- Con fecha 8 de noviembre de 2024, el Directorio de la filial Connecta Corporation acordó la distribución y pago de dividendos por MUS\$19.000 a Lan Cargo S.A., como único accionista. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024 de filial Lan Argentina S.A., se acordó condonar la deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas, y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase “B”, reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS\$1.019 al 15 de diciembre de 2024. En esta misma Asamblea se aprobó reformar el Estatuto Social para reemplazar la totalidad de las acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- En Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de fecha 16 de diciembre de 2024, de la filial Inversora Cordillera S.A., se acordó condonar la deuda asociada a los dividendos preferidos devengados y adeudados por dicha filial a sus accionistas, y reformar el Estatuto Social para eliminar las Acciones Preferidas Clase “A”, reemplazándolas en su totalidad por acciones ordinarias. Los dividendos preferidos acumulados que se encontraban pendientes de pago a los accionistas ascendían a MUS\$8.580. En esta misma Asamblea se aprobó reformar el Estatuto Social para eliminar y reemplazar acciones preferidas por acciones ordinarias, quedando sin efecto a contar de esta fecha el devengo de dividendos preferidos. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 17 de diciembre de 2024, se realizó un aumento de capital en Aerovías de Integración Regional S.A., por parte de Holdco Colombia I SpA, por MUS\$18.544, equivalente a 10 acciones y con prima en colocación de las acciones a favor de la sociedad Holco Colombia I SpA. Como consecuencia de este aumento no hubo cambios significativos en la composición accionaria.
- Con fecha 27 de enero de 2025, Transportes Aéreos del Mercosur S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS\$6.056 (MUS\$5.752 pagado a TAM S.A. y MUS\$304 pagado a participaciones no controladoras), correspondiente a utilidades del ejercicio 2024. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.
- Con fecha 3 de febrero de 2025, se realizó un aumento de capital en Americonsult de Costa Rica S.A., a través del aporte de Americonsult, S.A. de C.V. de cuentas por cobrar por MUS\$489; en consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 28 de febrero de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en TAM S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas y reservas legales, en la suma de MUS\$670.075. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 28 de febrero de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en TAM Linhas Aéreas S.A. a través de la absorción de pérdidas acumuladas y reservas legales, en la suma de MUS\$695.701. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 17 de marzo de 2025, se llevó a cabo una disminución de capital en Inversora Cordillera S.A. a través de la absorción de pérdidas en la suma de MUS\$4.542. En consecuencia, no hubo cambios significativos en la composición accionaria y por lo tanto no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 31 de marzo de 2025, se informa el cierre Laser Cargo S.R.L. y Consorcio Fast Air Laser Cargo UTE, sin generar ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 25 de abril de 2025, la compañía Atlantic Aviation Investment LLC. fue liquidada y su controladora Lan Pax Group S.A. adquirió producto de la liquidación todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Esta

transacción se realizó entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo anterior no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.

- Con fecha 5 de agosto de 2025, se disuelve legalmente Americonsult de Guatemala, sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 28 de agosto de 2025, se disuelve legalmente Americonsult de Costa Rica S.A., sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 9 de septiembre de 2025, TAM S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS\$105.376 (MUS\$95.684 pagado a LATAM Airlines Group S.A. y MUS\$9.692 pagado a Holdco I S.A.), correspondiente a utilidades del ejercicio 2025. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.
- Con fecha 29 de octubre de 2025, se realiza fusión de Multiplus Corretora de Seguros Limitada y Prismah Fidelidade Limitada con TAM Linhas Aéreas S.A., sin generar ningún efecto en los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 29 de octubre de 2025, TP Franchising Limitada ha sido absorbida por Fidelidade Viagens e turismo S.A., producto de esto, adquirió todos sus activos, pasivos, derechos y obligaciones. Esta transacción se realizó entre entidades del Grupo LATAM Airlines Group S.A. y, por lo anterior no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 14 de noviembre de 2025, se realizó un aumento de capital en Prime Cargo SpA., por parte de Lan Cargo S.A. por MUS\$4.077 como único accionista. Esta transacción no generó ningún efecto dentro de los Estados Financieros Consolidados.
- Con fecha 16 de diciembre de 2025, TAM S.A. aprobó distribuir un dividendo total por MUS\$366.788 (MUS\$323.578 pagado a LATAM Airlines Group S.A. y MUS\$43.210 pagado a Holdco I S.A.), correspondiente a utilidades del ejercicio 2025. Como consecuencia, de esta distribución de dividendos no hubo cambios significativos en la composición accionaria.

## NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

A continuación, se describen las principales políticas contables adoptadas en la preparación de estos estados financieros consolidados.

### 2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2025 y 2024, han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera emitidas por el International Accounting Standards Board (Normas de Contabilidad NIIF) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (Interpretaciones CINIIF).

Los estados financieros consolidados se han preparado bajo el criterio del costo histórico, aunque modificado por la valoración a valor justo de ciertos instrumentos financieros.

La preparación de los estados financieros consolidados conforme a las Normas de Contabilidad NIIF, requiere el uso de ciertas estimaciones contables críticas. También exige a la Administración que ejerza su juicio en el proceso de aplicación de las políticas contables de la Sociedad. En la Nota 4, se revelan las áreas que implican un mayor grado de juicio o complejidad o las áreas donde las hipótesis y estimaciones son significativas para los estados financieros consolidados.

Estos estados financieros consolidados han sido preparados de acuerdo a las políticas contables utilizadas por la Sociedad en la preparación de los estados financieros consolidados 2024, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2025.

## (a) Aplicación nuevas normas año 2025:

Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2025:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
Enmienda a la NIC 21: Ausencia de convertibilidad.	Agosto 2023	01/01/2025

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2025, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

## (b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2025:

(i) Normas y enmiendas	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
NIIF 18: Presentación y revelaciones en los estados financieros	Abril 2024	01/01/2027
Enmienda a la NIIF 9 y NIIF 7: Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros	Mayo 2024	01/01/2026
NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones	Mayo 2024	01/01/2027
Modificaciones a los Ejemplos Ilustrativos sobre NIIF 7, NIIF 18, NIC 1, NIC 8, NIC 36 y NIC 37: Revelaciones sobre Incertidumbres en los Estados Financieros.	Noviembre 2025	01/01/2027

La administración de la Sociedad se encuentra evaluando los impactos que puede tener sobre los estados financieros consolidados la aplicación de la NIIF 18 Presentación y revelaciones en los estados financieros. Además, se estima que la adopción de la NIIF 19 Subsidiarias sin Responsabilidad Pública: Revelaciones; y de las enmiendas a la NIIF 9 y NIIF 7, no tendrá efectos significativos en los estados financieros consolidados de la sociedad en el ejercicio de su primera adopción.

## 2.2. Bases de consolidación

## (a) Filiales o subsidiarias

Filiales son todas las entidades (incluidas las entidades de cometido especial) sobre las que la Sociedad tiene poder para dirigir las políticas financieras y de explotación, lo que, generalmente, viene acompañado de una participación superior a la mitad de los derechos de voto. A la hora de evaluar si la Sociedad controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente susceptibles de ser ejercidos o convertidos a la fecha de los Estados financieros consolidados. Las filiales se consolidan a partir de la fecha en que se transfiere el control a la Sociedad, y se excluyen de la consolidación en la fecha en que cesa el mismo. Los resultados y flujos se incorporan a partir de la fecha de adquisición.

Se eliminan los saldos, las transacciones y las ganancias no realizadas por transacciones entre entidades de la Sociedad. Las pérdidas no realizadas también se eliminan, a menos que la transacción proporcione evidencia de una pérdida por deterioro del activo transferido. Cuando es necesario, para asegurar su uniformidad con las políticas adoptadas por la Sociedad, se modifican las políticas contables de las filiales.

Para contabilizar y determinar la información financiera a ser revelada cuando se lleva a cabo una combinación de negocios, como lo es la adquisición de una entidad por la Sociedad, se aplica el método de adquisición previsto en NIIF 3: Combinaciones de Negocios.

(b) Transacciones y participaciones minoritarias

El Grupo aplica la política de considerar las transacciones con minoritarios, cuando no corresponden a pérdidas de control, como transacciones patrimoniales sin efecto en resultados.

(c) Venta de subsidiarias

Cuando ocurre la venta de una subsidiaria y no se retiene algún porcentaje de participación sobre ella, la Sociedad da de baja los activos y pasivos de la subsidiaria, las participaciones no controladoras y los otros componentes de patrimonio relacionados con la subsidiaria. Cualquier ganancia o pérdida que resulte de la pérdida de control se reconoce en el Estado de resultados consolidado por función en Otras ganancias (pérdidas).

Si LATAM Airlines Group S.A. y Filiales retienen un porcentaje de participación en la subsidiaria vendida, y no representa control, este es reconocido a su valor razonable en la fecha en que se pierde el control, los montos previamente reconocidos en Otros resultados integrales se contabilizan como si la Sociedad hubiera dispuesto directamente de los activos y pasivos relacionados, lo que puede originar que estos montos sean reclasificados al resultado del período o del ejercicio. El porcentaje retenido valorado a su valor razonable posteriormente se contabiliza por el método de participación.

### 2.3. Transacciones en moneda extranjera

(a) Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en los Estados financieros de cada una de las entidades de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se valoran utilizando la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera (moneda funcional). La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, que constituye, además, la moneda de presentación de los Estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

(b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Cuando no exista intercambiabilidad entre dos monedas en la fecha de medición, se estimará la tasa de cambio de contado en esa fecha. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Diferencias de cambio”, o se diferieren en Otros resultados integrales cuando califican como Coberturas del flujo de efectivo.

(c) Ajuste por hiperinflación

Con posterioridad al 1 de julio de 2018 la economía de Argentina fue considerada, para efectos de las Normas de Contabilidad NIIF, hiperinflacionaria. Los estados financieros de las filiales cuya moneda funcional es el Peso argentino han sido re-expresados.

Las partidas no monetarias del Estado de situación financiera, al igual que los resultados, resultados integrales y los flujos de efectivo de las entidades del grupo, cuya moneda funcional corresponde a una economía hiperinflacionaria, se ajustan por inflación y se re-expresan de acuerdo con la variación del índice de precios al consumidor (“IPC”), a cada fecha de presentación de sus Estados financieros. La re-expresión de las partidas no monetarias se realiza desde su fecha de reconocimiento inicial en los Estados de situación financiera y considerando que los Estados financieros son preparados bajo el criterio del costo histórico.

Las pérdidas o ganancias netas originadas por la re-expresión de las partidas no monetarias y de los ingresos y costos, se reconocen en el Estado de resultados consolidados por función dentro de “Resultado por unidades de reajuste”.

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 fueron reconocidas en las “Ganancias/(Pérdidas) acumuladas” consolidadas.

La re-expresión por hiperinflación se registrará hasta el período o ejercicio en el que la economía de la entidad deje de ser considerada como una economía hiperinflacionaria, en ese momento, los ajustes realizados por hiperinflación formarán parte del costo de los activos y pasivos no monetarios.

Los montos comparativos en los Estados financieros consolidados de la Sociedad son presentados en una moneda estable y no se encuentran ajustados por cambios inflacionarios.

(d) Entidades del grupo

Los resultados y la situación financiera de las entidades del Grupo, cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación de los estados financieros consolidados, de LATAM Airlines Group S.A., que no corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria, se convierten a la moneda de presentación como sigue:

- (i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;
- (ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y
- (iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de “Ganancias/(Pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos”.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y corresponde a la moneda de una economía hiperinflacionaria; sus resultados, flujo de efectivo y situación financiera re-expresados, se convierten a la moneda de presentación al tipo de cambio de cierre en la fecha de los estados financieros consolidados.

Los tipos de cambio utilizados corresponden a los fijados en el país en el que se encuentra ubicada la filial, cuya moneda funcional es distinta al dólar estadounidense.

#### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de la Propiedad, planta y equipo está registrado, tanto en su reconocimiento inicial como en su medición subsecuente, a su costo histórico, re-expresados por inflación cuando corresponda, menos la correspondiente depreciación y cualquier pérdida por deterioro.

Los montos de anticipos pagados a los fabricantes de las aeronaves, son activados por la Sociedad bajo Construcciones en curso hasta la recepción de las mismas.

Los costos posteriores (reemplazo de componentes, mejoras, ampliaciones, etc.) se incluyen en el valor del activo inicial o se reconocen como un activo separado, sólo cuando es probable que los beneficios económicos futuros asociados con los elementos de Propiedades, plantas y equipos, vayan a fluir a la Sociedad y el costo del elemento pueda determinarse de forma fiable. El valor del componente sustituido se da de baja contablemente. El resto de las reparaciones y mantenciones se cargan a resultado cuando se incurren.

La depreciación de la Propiedad, planta y equipo se calcula usando el método lineal sobre sus vidas útiles técnicas estimadas; excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Este cargo se reconoce en los rubros de “Costo de ventas” y “Gastos de administración”.

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 16 (d).

Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

Las pérdidas y ganancias por la venta de las Propiedades, plantas y equipos, se calculan comparando la contraprestación con el valor en libros y se incluyen en el Estado de resultados consolidado por función.

2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

(a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

Los Slots aeroportuarios y el Programa de coalición y fidelización (Loyalty program) corresponden a activos intangibles de vida útil indefinida y son sometidos anualmente a pruebas de deterioro como parte integral de la UGE Transporte Aéreo.

Los Slots aeroportuarios corresponden a una autorización administrativa para la realización de operaciones de llegada y salida de aeronaves, en un aeropuerto específico, dentro de un período de tiempo determinado.

El Loyalty program corresponde al sistema de acumulación y canje de millas que forma parte de TAM Linhas Aereas S.A.

(b) Programas informáticos

Las licencias para programas informáticos adquiridas, se capitalizan sobre la base de los costos en que se ha incurrido para adquirirlas y prepararlas para usar el programa específico. Estos costos se amortizan durante sus vidas útiles estimadas, para los cuales la Sociedad ha definido una vida útil entre 3 y 10 años.

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos que no cumplen los requisitos para su capitalización se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

2.6. Costos por intereses

Los costos por intereses incurridos para la construcción de cualquier activo apto se capitalizan durante el período de tiempo que es necesario para completar y preparar el activo para el uso que se pretende. Otros costos por intereses se reconocen en el estado de resultados consolidado en el momento en que se devengan.

2.7. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros

Los activos intangibles que tienen una vida útil indefinida y los proyectos informáticos en desarrollo, no están sujetos a amortización y se someten anualmente a pruebas de pérdidas por deterioro de valor o si existen indicios de deterioro, como parte integral de la UGE Transporte aéreo. Los activos sujetos a amortización se someten a pruebas de pérdidas por deterioro siempre que algún suceso o cambio en las circunstancias indique que el importe en libros puede no ser recuperable. Se reconoce una pérdida por deterioro por el exceso del importe en libros del activo sobre su importe recuperable. El importe recuperable es el valor justo de un activo menos los costos para la venta o el valor de uso, el mayor de los dos. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro de valor, los activos se agrupan al nivel más bajo para el que existen entradas de efectivo en gran medida independientes (unidad generadora de efectivo). Los activos no financieros, distintos de la plusvalía, que hubieran sufrido una pérdida por deterioro se someten a revisiones si existen indicadores de reverso de pérdidas. Las pérdidas por deterioro se reconocen en el estado de resultados consolidados en la línea "Otras ganancias (pérdidas)".

2.8. Activos financieros

La Sociedad clasifica sus activos financieros en las siguientes categorías: a valor razonable (ya sea a través de otro resultado integral, o a través del estado de resultados), y a costo amortizado. La clasificación depende del modelo de negocio de la entidad para administrar los activos financieros y los términos contractuales de los flujos de efectivo.

El grupo reclasifica inversiones de deuda cuando, y sólo cuando, cambia su modelo de negocio para administrar esos activos.

En el reconocimiento inicial, la Sociedad mide un activo financiero a su valor razonable más, en el caso de un activo financiero clasificado a costo amortizado, los costos de transacción que son directamente atribuibles a la adquisición del activo financiero. Los costos de transacción de los activos financieros contabilizados a valor razonable con cambios en resultados se contabilizan como gastos en el estado de resultados.

(a) Instrumentos de deuda

La medición posterior de los instrumentos de deuda depende del modelo de negocio del grupo para administrar el activo y las características de flujo de efectivo del activo. La Sociedad tiene dos categorías de medición para clasificar sus instrumentos de deuda:

Costo amortizado: los activos que se mantienen para el cobro de flujos de efectivo contractuales donde esos flujos de efectivo representan únicamente pagos de capital e intereses se miden al costo amortizado. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide al costo amortizado y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en resultados cuando el activo se da de baja o se deteriora. Los ingresos por intereses de estos activos financieros se incluyen en los ingresos financieros utilizando el método de la tasa de interés efectiva.

Valor razonable a través de resultados: los activos que no cumplen con los criterios de costo amortizado o valor razonable con cambios en otros resultados integrales se miden al valor razonable con cambios en resultados. Una ganancia o pérdida en una inversión de deuda que posteriormente se mide a valor razonable con cambios en resultados y no es parte de una relación de cobertura se reconoce en utilidad o pérdida y se presenta neta en el estado de resultados dentro de Otras ganancias (pérdidas) en el período o ejercicio en que surge.

(b) Instrumentos de patrimonio

Los cambios en el valor razonable de los activos financieros a valor razonable con cambios en resultados se reconocen en “Otras ganancias (pérdidas)” en el estado de resultados según corresponda.

La Sociedad evalúa con anticipación las pérdidas crediticias esperadas asociadas con sus instrumentos de deuda contabilizados a costo amortizado. La metodología de deterioro aplicada depende de si ha habido un aumento significativo en el riesgo de crédito.

2.9. Instrumentos financieros derivados y derivados implícitos.

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Inicialmente los derivados se reconocen al valor razonable en la fecha en que se ha efectuado el contrato de derivados y posteriormente se vuelven a valorar a su valor razonable. El método para reconocer la pérdida o ganancia resultante depende de si el derivado se ha designado como un instrumento de cobertura y, si es así, de la naturaleza de la partida que está cubriendo.

La Sociedad designa determinados derivados como:

- (a) Coberturas de un riesgo concreto asociado a un pasivo reconocido o a una transacción prevista altamente probable (cobertura de flujos de efectivo), o
- (b) Derivados que no califican para contabilidad de cobertura.

La Sociedad documenta al inicio de la transacción la relación económica entre las partidas cubiertas existente entre los instrumentos de cobertura y las partidas cubiertas, así como sus objetivos para la gestión del riesgo y la estrategia para llevar a cabo diversas operaciones de cobertura. La Sociedad también documenta su evaluación, tanto al inicio como sobre una base continua, de si los derivados que se utilizan en las transacciones de cobertura son altamente efectivos para compensar los cambios en el valor razonable o en los flujos de efectivo de las partidas cubiertas.

El valor razonable total de los derivados de cobertura se clasifica como Otros activos o pasivos financieros no corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es superior a 12 meses y como Otros activos o pasivos financieros corrientes si el vencimiento restante de la partida cubierta es igual o inferior a 12 meses. Los derivados no registrados como de cobertura se clasifican como Otros activos o pasivos financieros.

(a) Cobertura de flujos de efectivo

La parte efectiva de cambios en el valor razonable de los derivados que se designan y califican como coberturas de flujos de efectivo se reconocen en Otros resultados integrales. La pérdida o ganancia relativa a la parte no efectiva, se reconoce inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”. Los montos acumulados en patrimonio se reclasifican a resultado en los períodos o ejercicios en que la partida protegida impacta

resultados, cuando estos montos corresponden a derivados de cobertura de partidas altamente probable que den origen a activos o pasivos no financieros, en cuyo caso, son registrados como parte del activo o pasivo no financieros.

Para las coberturas del precio de combustible, los importes reconocidos en Otros resultados integrales, se reclasifican a resultados a la línea de Costo de Ventas a medida que se utiliza el combustible sujeto de la cobertura.

Las ganancias o pérdidas relacionadas con la parte efectiva del cambio en el valor intrínseco de las opciones se reconocen en la reserva de cobertura de flujo de efectivo dentro del patrimonio. Los cambios en el valor temporal de las opciones que se relacionan con esta parte se reconocen dentro de Otros resultados integrales Consolidado en los costos de la reserva de cobertura dentro del patrimonio.

Cuando un instrumento de cobertura vence, se vende, o deja de cumplir los requisitos exigidos para contabilidad de cobertura, cualquier ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales hasta ese momento, permanece en Otros resultados integrales y se reconoce cuando la transacción prevista es reconocida finalmente en el Estado de resultados consolidado por función.

Cuando se espera que la transacción prevista no se vaya a producir, la ganancia o pérdida acumulada en Otros resultados integrales, se lleva inmediatamente al Estado de resultados consolidado por función dentro de “Otras ganancias (pérdidas)”.

#### (b) Derivados no registrados como de cobertura

Los cambios en el valor razonable de cualquier instrumento derivado que no se registra como de cobertura, se reconocen inmediatamente en el Estado de resultados consolidado por función, en “Otras ganancias (pérdidas)”.

#### Derivados implícitos

La Sociedad evalúa la existencia de derivados implícitos en contratos de instrumentos financieros para determinar si sus características y riesgos están estrechamente relacionados con el contrato principal siempre que el conjunto no esté contabilizado a valor justo. En caso de no estar estrechamente relacionados, son registrados separadamente contabilizando las variaciones de valor en la cuenta de resultados consolidados. A la fecha, LATAM Airlines Group S.A. ha determinado que no existen derivados implícitos en sus contratos.

#### 2.10. Inventarios

Los Inventarios se valorizan a su costo o a su valor neto realizable, el menor de los dos. El costo se determina por el método precio medio ponderado (PMP). El valor neto realizable es el precio de venta estimado en el curso normal del negocio, menos los costos variables de venta aplicables.

#### 2.11. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Las cuentas comerciales por cobrar se reconocen inicialmente por su valor razonable y posteriormente por su costo amortizado de acuerdo con el método de tasa efectiva, menos la provisión por deterioro de acuerdo al modelo de las pérdidas crediticias esperadas. La Sociedad aplica el enfoque simplificado permitido por la NIIF 9, que exige que las pérdidas esperadas de por vida se reconozcan a partir del reconocimiento inicial de las cuentas por cobrar.

En el caso de que la Sociedad transfiera sus derechos de algún activo financiero (generalmente cuentas por cobrar) a un tercero a cambio de un pago en efectivo, la Sociedad evalúa si se han transferido todos los riesgos y beneficios, caso en el que es dado de baja la cuenta por cobrar.

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, y la probabilidad de que el deudor entre en quiebra o reorganización financiera se consideran indicadores de un aumento significativo en el riesgo de crédito.

El importe en libros del activo se reduce a medida que se utiliza la cuenta de provisión y la pérdida se reconoce en el Estado de resultado consolidado por función dentro del "Costo de ventas". Cuando una cuenta a cobrar es castigada, se regulariza contra la cuenta de provisiones para la cuenta por cobrar.

#### 2.12. Efectivo y equivalentes al efectivo

El Efectivo y equivalentes al efectivo incluyen el efectivo en caja, saldos en bancos, los depósitos a plazo en instituciones financieras y otras inversiones a corto plazo de alta liquidez y bajo riesgo de pérdida de valor.

## 2.13. Capital emitido

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto.

Los costos incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones u opciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción de los flujos obtenidos por la colocación de acciones.

## 2.14. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar

Las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar se registran inicialmente a su valor justo y posteriormente se valorizan al costo amortizado.

## 2.15. Préstamos que devengán intereses

Los pasivos financieros se reconocen, inicialmente, por su valor justo, netos de los costos en que se haya incurrido en la transacción. Posteriormente, los pasivos financieros se valorizan por su costo amortizado; cualquier diferencia entre los fondos obtenidos (netos de los costos necesarios para su obtención) y el valor de reembolso, se reconoce en el estado de resultados consolidado durante la vida de la deuda de acuerdo con el método de tasa de interés efectiva.

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal y el cumplimiento de los acuerdos contractuales a la fecha de cierre de los presentes estados financieros.

### Bonos convertibles

Los componentes de los bonos convertibles emitidos por LATAM se clasifican por separado como pasivos financieros y patrimonio de acuerdo con la esencia de los acuerdos contractuales y las definiciones de pasivo financiero e instrumento de patrimonio.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo se estima utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles. Este monto se registra como un pasivo sobre la base del costo amortizado utilizando el método de interés efectivo hasta que se extingue en el momento de la conversión o en la fecha de vencimiento del instrumento. La opción de conversión clasificada como patrimonio se determina deduciendo el importe del componente de pasivo del valor razonable del instrumento compuesto en su conjunto. Este se reconoce e incluye en Otras participaciones en el patrimonio neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Además, la opción de conversión clasificada dentro del patrimonio permanecerá en Otras participaciones en el patrimonio hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en otras reservas se transferirá al capital. En caso de que la opción de conversión permanezca sin ejercerse a la fecha de vencimiento del bono convertible, el saldo reconocido en Otras participaciones en el patrimonio se transferirá a “Ganancias acumuladas”. No se reconoce ninguna ganancia o pérdida en resultados hasta al momento de la conversión o del vencimiento de la opción de conversión.

Los costos de transacción que se relacionan con la emisión de los bonos convertibles se asignan a los componentes de pasivo y patrimonio en proporción a la asignación de los ingresos brutos. Los costos de transacción relacionados con el componente de patrimonio se cargan directamente al patrimonio.

## 2.16. Impuestos corrientes y diferidos

El gasto por impuesto del período o del ejercicio comprende al impuesto a la renta corriente y los impuestos diferidos.

El cargo por impuesto corriente es calculado sobre la base de las leyes tributarias vigentes a la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado, en los países en los que las subsidiarias y asociadas del Grupo operan y generan renta gravable.

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Cuando los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios, que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal son contabilizados. El impuesto diferido se determina usando las tasas de impuesto (y leyes) aprobadas o a punto de aprobarse en la fecha de cierre del Estado de situación financiera clasificado consolidado y que se espera aplicar cuando el correspondiente activo por impuesto diferido se realice o el pasivo por impuesto diferido se liquide.

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable que vaya a disponerse de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

El impuesto (corriente y diferido) es registrado en el Estado de resultados consolidado por función salvo que se relacione con un ítem reconocido en Otros resultados integrales, directamente en patrimonio o proviene de una combinación de negocios. En ese caso, el impuesto también es contabilizado en Otros resultados integrales, directamente en resultados o con contrapartida en la plusvalía mercantil, respectivamente.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si, y solo si:

- (a) existe un derecho legalmente exigible de compensar activos y pasivos por impuestos corrientes, y
- (b) los activos y pasivos por impuestos diferidos se relacionan con impuestos a las ganancias exigidos por la misma autoridad fiscal sobre: (i) la misma entidad imponible, o (ii) diferentes sujetos pasivos que tengan la intención de liquidar activos y pasivos por impuestos corrientes por el importe neto, o realizar los activos y liquidar los pasivos simultáneamente, en cada período futuro en el que se espere liquidar importes significativos de activos o pasivos por impuestos diferidos o recuperado.

LATAM Airlines Group S.A. ha evaluado el potencial impacto derivado de la implementación de las denominadas “Reglas GloBE” o “Pilar Dos”, cuyo objetivo es asegurar que los grupos multinacionales estén sujetos a una tasa impositiva efectiva mínima del 15%.

Con base en los análisis realizados, el Grupo ha concluido que, con excepción de Brasil e Irlanda, ninguna entidad, establecimiento permanente o vehículo del Grupo LATAM presenta impactos financieros derivados de la aplicación de las Reglas GloBE al 31 de diciembre de 2025, ya sea porque se encuentran fuera del alcance de dichas reglas (al no cumplir con los criterios para ser considerados “Constituent Entities”) o porque están ubicados en jurisdicciones que, a la fecha, no han implementado la normativa del Pilar Dos.

En relación con Brasil e Irlanda, si bien las entidades jurídicas locales se encuentran dentro del alcance del Pilar Dos y, por tanto, sujetas a obligaciones de cumplimiento tributario, los análisis efectuados a la fecha indican que no se espera un impacto material en los resultados del Grupo. En consecuencia, al cierre de los presentes estados financieros, no se ha reconocido gasto por impuesto a la renta relacionado con el Pilar Dos.

Dada la complejidad y el carácter evolutivo de esta nueva legislación, el Grupo LATAM continúa evaluando de manera permanente los posibles impactos derivados de la implementación del Pilar Dos, en particular ante eventuales cambios regulatorios en jurisdicciones que actualmente no han adoptado estas reglas o frente a la necesidad de actualizar el análisis respecto de entidades legales y establecimientos permanentes calificados como “Constituent Entities”.

LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales han adoptado la excepción del párrafo 4A de la NIC 12, incorporada en la enmienda publicada el 23 de mayo de 2023, relativa al reconocimiento y revelación sobre activos y pasivos por impuestos diferidos relacionados con los impuestos a las ganancias del Pilar Dos.

#### 2.17. Beneficios a los empleados

- (a) Vacaciones del personal

La Sociedad reconoce el gasto por vacaciones del personal en base devengada.

- (b) Compensaciones basadas en acciones

Los planes de compensación implementados en base a las acciones de la Sociedad se reconocen en los estados financieros consolidados de acuerdo a lo establecido en la NIIF 2: Pagos basados en acciones; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

- (c) Beneficios post empleo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de

cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en Otros resultados integrales.

(d) Incentivos

La Sociedad contempla para sus empleados un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos y aportación individual a los resultados. Los incentivos, que eventualmente se entregan, consisten en un determinado número o porción de remuneraciones mensuales y se provisionan sobre la base del monto estimado a repartir.

(e) Beneficios por terminación

El grupo reconoce los beneficios por terminación en la primera de las siguientes fechas: (a) cuando el Grupo decide terminar la relación contractual; y (b) cuando la entidad reconoce los costos de una reestructuración que está dentro del alcance de la NIC 37 e implica el pago de beneficios por terminación.

2.18. Provisiones

Las provisiones se reconocen cuando:

- (i) La Sociedad tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado;
- (ii) Es probable que vaya a requerir el pago para liquidar la obligación; y
- (iii) Se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación.

2.19. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes

(a) Transporte de pasajeros y carga

La Sociedad reconoce la venta por el servicio de transporte como un Pasivo por ingreso diferido, el cual es reconocido como ingreso cuando el servicio de transporte ha sido prestado o caducado. En el caso de los servicios de transporte aéreo vendidos por la Sociedad y que serán realizados por otras aerolíneas, el pasivo es disminuido cuando los mismos son remitidos a dichas aerolíneas. La Sociedad revisa periódicamente si es necesario realizar algún ajuste al Pasivo por ingreso diferido, relacionados principalmente con devoluciones, cambios, entre otros.

Compensaciones otorgadas a los clientes por cambios en los niveles de servicios o facturación de servicios adicionales como por ejemplo equipaje adicional, cambio de asiento, entre otros, son considerados modificaciones del contrato inicial, por lo tanto, son diferidos hasta la prestación del servicio correspondiente.

(b) Caducidad de pasajes aéreos

La Sociedad estima mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los mismos. Los pasajes aéreos sin cláusula de devolución son caducados en la fecha del vuelo en caso que el pasajero no se presente.

(c) Costos asociados al contrato

Los costos relacionados con la venta de pasajes aéreos son activados y diferidos hasta el momento de la prestación del servicio correspondiente. Estos activos se incluyen en el rubro “Otros activos no financieros, corrientes” en el Estado de Situación Financiera Clasificado Consolidado.

(d) Programa de pasajero frecuente

La Sociedad mantiene los siguientes programas de fidelización: LATAM Pass y LATAM Pass Brasil, cuyo objetivo es la fidelización a través de la entrega de millas.

Estos programas otorgan la posibilidad a sus pasajeros frecuentes de acumular millas LATAM Pass, las cuales entregan el derecho a una selección de premios tanto aéreos como no aéreos. De forma adicional, la Sociedad vende las mencionadas millas LATAM Pass a socios comerciales o financieros a través de alianzas que facultan a dichos socios a otorgar millas a sus clientes.

Para reflejar las millas acumuladas por cada uno de los clientes se deben distinguir los dos principales orígenes de acreditación del programa: (1) millas otorgadas directamente por LATAM Airlines Group S.A. y (2) millas otorgadas a través de un socio comercial o financiero.

(1) Millas otorgadas directamente por LATAM Airlines Group S.A.

En este caso las millas se otorgan a los clientes en el momento en que la compañía realiza el vuelo.

Para valorizar las millas acreditadas directamente por la compañía, se determina el monto cuantitativo que faculta la milla respecto al valor de un ticket aéreo si se pagara en efectivo. Como consecuencia se obtiene un valor de equivalencia entre una milla y un ticket, lo que se denomina Equivalent Ticket Value (ETV). Nuestro ETV estimado es ajustado por las millas que probablemente nunca sean canjeados.

El saldo de las millas que están pendientes de canjear forman parte de los Ingresos diferidos.

(2) Millas otorgadas a través de un socio comercial o financiero.

Para valorizar las millas acreditadas a través de los socios comerciales o financieros, se estima el valor por separado de las obligaciones de desempeño de LATAM con el cliente. Para calcular dichas obligaciones de desempeño, se deben considerar diferentes componentes que agregan valor en el contrato comercial, como el marketing, la publicidad y otros beneficios, y finalmente el valor de las millas otorgadas a los clientes en base a nuestro ETV. El valor de cada uno de estos componentes es finalmente alocado en proporción a sus precios relativos. Las obligaciones de desempeño asociadas con la valorización de las millas acreditadas pasan a formar parte de los Ingresos diferidos, y las obligaciones de desempeño asociadas a los otros conceptos son reconocidas en el resultado del ejercicio en la medida que dichas obligaciones se cumplen lo que coinciden con el momento en que las millas son acreditadas.

Cuando las millas son canjeadas por productos y servicios distintos a los servicios prestados por la Sociedad el ingreso es reconocido inmediatamente, cuando el canje es efectuado por pasajes aéreos de alguna línea aérea de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, el ingreso es diferido hasta la prestación del servicio de transporte.

Las millas que la Sociedad estima no serán canjeadas se reconocen en los resultados en función del patrón de consumo de las millas efectivamente canjeadas por los clientes. La Sociedad utiliza modelos estadísticos para estimar la probabilidad de canje la cual se basa en patrones históricos y proyecciones.

## 2.20. Arrendamientos

La Sociedad reconoce los contratos que cumplen con la definición de arrendamiento, como un activo de derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha en que el activo subyacente se encuentre disponible para su uso.

Los activos por derecho de uso se miden a su costo incluyendo lo siguiente:

- El importe de la medición inicial del pasivo por arrendamiento;
- Pagos de arrendamientos anticipados;
- Costos directos iniciales, y
- Los costos de restauración.

Los activos por derecho de uso son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Propiedades, plantas y equipos”.

Los pasivos por arrendamiento incluyen el valor presente neto de los siguientes pagos:

- Pagos fijos en esencia;
- Pagos de arrendamiento variable basados en un índice o una tasa;
- Precio de ejercicio de las opciones de compra, cuyo ejercicio sea razonablemente seguro.

LATAM Airlines Group S.A. y Filiales utiliza la tasa de interés implícita del contrato de arrendamiento, si esa tasa se puede determinar fácilmente. Esta es la tasa de interés que se calcula del valor presente de (a) pagos de arrendamiento y (b) el valor residual no garantizado que es la suma de (i) el valor razonable del activo subyacente y (ii) cualquier costo directo inicial del arrendador.

LATAM Airlines Group S.A. y Filiales utiliza su tasa incremental de endeudamiento en caso de que la tasa de interés implícita en el arrendamiento no se pueda determinar fácilmente.

Los pasivos por arrendamiento son reconocidos en el Estado de situación financiera clasificado consolidado en “Otros pasivos financieros, corriente o no corriente”.

Los intereses devengados por los pasivos financieros son reconocidos en el Estado resultado consolidado por función en “Costos financieros”.

La cuota de capital y los intereses pagados son reconocidos en el Estado de flujos de efectivo consolidado como “Pagos de pasivos por arrendamientos” e “Intereses pagados” en el Flujo de actividades de financiación.

Los pagos asociados a los arrendamientos de corto plazo sin opciones de compra y los arrendamientos de activos de bajo valor se reconocen en forma lineal en el Estado de resultados consolidado por función, al momento de su devengo. Estos pagos se presentan en el Flujo de actividades de la operación.

La Sociedad analiza los acuerdos de financiamiento de aeronaves revisando principalmente características tales como:

- a) que la Sociedad inicialmente adquirió la aeronave o tomó una parte importante en el proceso de adquisición directo con los fabricantes,
- b) debido a las condiciones contractuales, es prácticamente cierto la Sociedad ejecutará la opción de compra de la aeronave al final del plazo de arrendamiento.

Dado que estos acuerdos de financiamiento son “sustancialmente compras” y no arrendamientos, el pasivo relacionado se considera como una deuda financiera clasificada según la NIIF 9 y presentada dentro los “Otros pasivos financieros” descrito en nota 18. Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 16, como “aeronaves propias”.

El Grupo califica como transacciones de venta y arrendamiento, operaciones que conducen a una venta según la NIIF 15. Más específicamente, una venta se considera como tal si no hay una opción de compra de los bienes al final del plazo del arrendamiento.

Si la venta por el vendedor-arrendatario se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se da de baja el activo subyacente, y se reconoce un activo por derecho de uso igual a la porción retenida proporcionalmente del importe del activo.

Si la venta por el vendedor-arrendatario no se califica como una venta de acuerdo con la NIIF 15, se mantienen los bienes transferidos en los estados financieros y se reconoce un pasivo financiero igual al precio de venta (recibido del comprador-arrendador).

## 2.21. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta

Los Activos no corrientes o grupos de enajenación clasificados como activos mantenidos para la venta, se reconocen al menor valor entre su valor en libros y el valor justo menos el costo de venta.

## 2.22. Mantenimiento

Los costos incurridos en el mantenimiento mayor programado de fuselaje y motores de aeronaves, son capitalizados y depreciados hasta la próxima mantención. La tasa de depreciación es determinada sobre bases técnicas, de acuerdo a la utilización de las aeronaves expresada en base a ciclos y horas de vuelo.

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que, en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación

contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

Adicionalmente, algunos contratos que cumplen con la definición de arrendamiento establecen la obligación del arrendatario de realizar depósitos al arrendador a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento y condiciones de devolución. Estos depósitos, frecuentemente llamados reservas de mantenimiento, se acumulan hasta que se efectúe un mantenimiento mayor; y una vez realizado, se solicita su recuperación al arrendador. Al final del período del contrato, se realiza un balance entre las reservas pagadas y las condiciones acordadas de niveles de mantenimiento en la entrega, compensándose las partes si corresponde.

Tanto las mantenciones no programadas de las aeronaves y motores, como las mantenciones menores, son cargadas a resultado en el período o ejercicio en que son incurridas.

## 2.23. Medioambiente

Los desembolsos asociados a la protección del medio ambiente se imputan a resultados cuando se incurren.

## NOTA 3 - GESTION DEL RIESGO FINANCIERO

### 3.1. Factores de riesgo financiero

La Sociedad está expuesta a los siguientes riesgos financieros: (a) riesgo de mercado, (b) riesgo de crédito y (c) riesgo de liquidez. El programa de gestión de riesgo global de la Sociedad tiene como objetivo minimizar los efectos adversos de los riesgos financieros que afectan a la Compañía.

#### (a) Riesgo de mercado

Debido a la naturaleza de sus operaciones, la Sociedad está expuesta a factores de mercado, tales como: (i) riesgo de precio del combustible, (ii) riesgo de tipo de cambio (FX) y (iii) riesgo de tasa de interés.

La Sociedad ha desarrollado manuales y procedimientos para gestionar el riesgo de mercado, que tienen como objetivo identificar, cuantificar, monitorear y mitigar los efectos adversos de los cambios en los factores de mercado antes mencionados.

Para lo anterior, la Administración monitorea la evolución de los niveles de precios del combustible, tipos de cambio y tasas de interés, cuantifica las exposiciones y su riesgo, y desarrolla y ejecuta estrategias de cobertura.

#### (i) Riesgo de precio del combustible

##### Exposición:

Para la ejecución de sus operaciones la Sociedad compra combustible denominado Jet Fuel grado 54 USGC, que está afecto a las fluctuaciones de los precios internacionales de los combustibles.

##### Mitigación:

Para cubrir la exposición al riesgo de combustible, la Sociedad opera con instrumentos derivados (Swaps y Opciones) cuyos activos subyacentes pueden ser distintos al Jet Fuel, siendo posible realizar coberturas en crudo West Texas Intermediate (“WTI”), crudo Brent (“BRENT”) y en destilado Heating Oil (“HO”), los que pueden tener una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

##### Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció perdidas por MMUS\$19,1 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio. Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció pérdidas por MMUS\$18,1 por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a MMUS\$14,0. Al cierre de diciembre de 2024, este valor de mercado era de MMUS\$7,7.

Las siguientes tablas muestran el nivel de cobertura para los distintos períodos:

Posiciones al 31 de diciembre de 2025 (*)	Vencimientos				
	Q126	Q226	Q326	Q426	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	48%	39%	26%	17%	32%
Posiciones al 31 de diciembre de 2024 (*)	Vencimientos				
	Q125	Q225	Q325	Q425	Total
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	51%	47%	34%	30%	41%

(\*) El porcentaje mostrado en la tabla considera la totalidad de los instrumentos de cobertura (swap y opciones).

#### Sensibilización:

Una caída en los precios de combustible afecta positivamente a la Sociedad por la reducción de costos, sin embargo, afecta negativamente, en algunos casos, a las posiciones de derivados contratadas. Por lo mismo, la estrategia es mantener un porcentaje libre de coberturas de forma de ser competitivos en caso de una caída en los precios.

Las posiciones de cobertura vigentes son registradas como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el precio del combustible tiene un impacto en el patrimonio neto de la Sociedad.

En las siguientes tablas se muestra la sensibilización de los instrumentos financieros de acuerdo a cambios razonables en el precio de combustible y su efecto en patrimonio.

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2025 y al cierre de diciembre del año 2024. El plazo de proyección se definió hasta el término del último contrato de cobertura de combustible vigente, siendo el último día hábil del cuarto trimestre del año 2026.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2025 efectos en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+17,6	+15,7
-5	-15,1	-12,8

Dada la estructura de cobertura de combustible al cuarto trimestre del año 2025, que considera una porción libre de coberturas, una caída vertical en 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$142,0 de menor costo de combustible. Para igual período, un alza vertical de 5 dólares en el precio de referencia del JET (considerado como el promedio diario mensual), hubiera significado un impacto aproximado de MMUS\$131,5 de mayor costo de combustible.

(ii) Riesgo de tipo de cambio:

#### Exposición:

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

Las Filiales de LATAM también están expuestas al riesgo cambiario cuyo impacto afecta el Resultado Consolidado de la Sociedad.

Una de las mayores exposiciones operacionales al riesgo cambiario de LATAM proviene de la concentración de los negocios en Brasil, los que se encuentran mayormente denominados en real brasileño (R\$), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

En menor concentración, la Sociedad también se encuentra expuesta a la fluctuación de otras monedas, tales como: euro, peso colombiano, nuevo sol peruano, libra esterlina, dólar australiano, peso chileno, peso argentino, guaraní paraguayo, peso mexicano y dólar neozelandés.

#### Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados de cobertura o no cobertura o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

#### Resultado Cobertura FX:

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció perdidas por MMUS\$22,1 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejado en la diferencia de cambio. Al cierre de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$10,0 por concepto de derivados de cobertura de FX neto de primas reflejada en la diferencia de cambio.

Al 31 de diciembre de 2025, el valor de mercado de las posiciones de derivados de FX de cobertura es de MMUS\$2,7. Al 31 de diciembre de 2024, el valor de mercado de las posiciones de derivados FX de cobertura fue de MMUS\$3,1. Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$355. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía derivados de FX de cobertura vigentes por MMUS\$165.

#### Sensibilización:

Una depreciación del tipo de cambio R\$/US\$, afecta negativamente a los flujos operacionales de la Sociedad, sin embargo, también afecta positivamente en el valor de las posiciones de derivados contratadas.

En la siguiente tabla se muestra la sensibilización de los instrumentos derivados FX de cobertura vigentes de acuerdo a cambios razonables en el tipo de cambio y su efecto en Patrimonio.

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2025 (MMUS\$)	Efecto en Patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (MMUS\$)
-10%	-7,9	-3,6
+10%	+10,9	+1,0

Impacto de la variación del Tipo de cambio en el Estado de Resultado Consolidado (Diferencia de Cambio).

En el caso de TAM S.A., cuya moneda funcional es el real brasileño, gran parte de sus activos y pasivos están expresados en dólares estadounidenses. Por lo tanto, al convertir activos y pasivos financieros, de dólar a reales, tienen un impacto en el resultado de TAM S.A., que es consolidada en el Estado de Resultados de la Sociedad.

Con el objetivo de reducir el impacto en el resultado de la Sociedad causado por apreciaciones o depreciaciones del R\$/US\$, la Sociedad ejecuta operaciones internas para disminuir la exposición neta en US\$ para TAM S.A.

La siguiente tabla muestra el impacto que la diferencia de cambio tiene en el estado de resultados consolidado al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2025 (MMUS\$)	Efecto en Estado de resultados al 31 de diciembre de 2024 (MMUS\$)
-10%	-59,7	-54,7
+10%	+59,7	+54,7

Impacto de la variación del Tipo de Cambio en el Patrimonio, producto de la conversión de los estados financieros de las filiales (Diferencia de Conversión).

Debido a que la moneda funcional de TAM S.A. y Filiales es el real brasileño, la Sociedad presenta efectos por la variación del tipo de cambio en los Otros resultados integrales (Diferencia de cambio por conversión) al convertir el Estado de situación financiera y el Estado de resultados de TAM S.A. y Filiales desde su moneda funcional al dólar estadounidense, siendo esta última la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

La siguiente tabla muestra la variación en la diferencia de Conversión incluida en los Otros resultados integrales reconocidos en el Patrimonio Total al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) de R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2025 (MMUS\$)	Efecto al 31 de diciembre de 2024 (MMUS\$)
-10%	+368,74	+318,51
+10%	-301,70	-260,60

(iii) Riesgo de tasa de interés:

Exposición:

La Sociedad está expuesta a las fluctuaciones de las tasas de interés de los mercados afectando los flujos de efectivo futuros de los activos y pasivos financieros vigentes y futuros.

La Sociedad está expuesta principalmente a la tasa Secured Overnight Financing Rate (“SOFR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”).

De la deuda financiera de la compañía sujeta a tasas variables, todos los contratos mantienen exposición a tasa SOFR.

Mitigación:

Actualmente un 66% (76% al 31 de diciembre 2024) de la deuda posee tasa fija. La deuda variable se encuentra indexada a tasa de referencia en base a SOFR.

De igual manera, la mayor parte de los saldos líquidos de la compañía, están denominados en dólares e invertidos a una tasa de valor y fluctuación similar a la tasa SOFR, lo que ayuda a disminuir la exposición.

Resultado Cobertura Tasas:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos. Al cierre de diciembre de 2024, no reconoció pérdidas por primas pagadas y otros conceptos.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no mantiene derivados de tasas de interés vigente, al 31 de diciembre de 2024 la Sociedad el valor de las posiciones de derivados de tasas de interés vigentes ascendía a MMUS\$4,68.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad reconoció una disminución en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por US\$2,2 millones asociados al arrendamiento de algunos aviones. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un aumento en el activo por derecho de uso por el vencimiento de derivados por MMUS\$0,1 asociados al arrendamiento de aviones. Se reconoce a esta misma fecha un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$2,0. Al cierre de diciembre de 2024, la Sociedad reconoció un menor gasto por depreciación del activo por derecho de uso por MMUS\$1,9.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía reconoció vencimientos de derivados asociados a rentas operacionales de aeronaves por MMUS\$2,2. Al 31 de diciembre de 2024 la Compañía reconoció vencimientos de derivados asociados a rentas operacionales de aeronaves por MMUS\$0,1.

### Sensibilización:

La siguiente tabla muestra la sensibilidad de cambios en las obligaciones financieras que no están cubiertas frente a variaciones en las tasas de interés. Estos cambios son considerados razonablemente posibles, basados en condiciones de mercado a cada fecha.

Aumento (disminución) de curva futuros de tasa SOFR	Posición al 31 de diciembre de 2025 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-14,35	-9,28
-100 puntos base	+14,35	+9,28

Gran parte de los derivados de tasas vigentes son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en las tasas de interés tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Aumento (disminución) de curva de tasas de interés	Posición al 31 de diciembre de 2025 efecto en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2024 efecto en patrimonio (MMUS\$)
+100 puntos base	—	+5,9
-100 puntos base	—	-6,3

Los cálculos se realizaron aumentando (disminuyendo) verticalmente 100 puntos básicos la curva de tasa de interés, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones históricas del mercado.

La hipótesis de cálculo de la sensibilidad debe asumir que las curvas futuras de tasa de interés no reflejarán necesariamente el valor real de la compensación de los flujos. Además, la estructura de las tasas de interés es dinámica a lo largo del tiempo.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no registró pérdidas por ineffectividad en el estado de resultados consolidado para este tipo de coberturas.

### (b) Riesgo de crédito

El riesgo de crédito se produce cuando la contraparte no cumple sus obligaciones con la Sociedad bajo un determinado contrato o instrumento financiero, derivando en una pérdida en el valor de mercado de un instrumento financiero (sólo activos financieros, no pasivos). La cartera de clientes al 31 de diciembre de 2025 ha experimentado un aumento del 20% en comparación con el saldo registrado al 31 de diciembre de 2024, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) aumentando un 22% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 22%, y venta cash 20%. En relación al negocio de carga presentó una disminución en sus operaciones de un 9% respecto a diciembre de 2024. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. Al cierre de diciembre de 2025, esta registró una disminución de un 12% respecto al cierre de diciembre de 2024, producto de la disminución de la cartera por recuperaciones y por la aplicación de castigos en el periodo.

La Sociedad está expuesta a riesgo de crédito debido a sus actividades operacionales y a sus actividades financieras incluyendo depósitos con bancos e instituciones financieras, inversiones en otro tipo de instrumentos, transacciones de tipo de cambio y contratación de instrumentos derivados u opciones.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la sociedad tiene implementado límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente para la red LATAM, cuando se ha considerado necesario, se ha procedido con el bloqueo de agencias para negocios de carga y pasajero.

(i) Actividades financieras

Los excedentes de efectivo que quedan después del financiamiento de los activos necesarios para la operación, están invertidos de acuerdo a límites crediticios informados al Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras y fondos mutuos de corto plazo. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo.

Con el fin de disminuir el riesgo de contraparte, y que el riesgo asumido sea conocido y administrado por la Sociedad, se diversifican las inversiones con distintas instituciones bancarias (tanto locales como internacionales). De esta manera, la Sociedad evalúa la calidad crediticia de cada contraparte y los niveles de inversión, basada en (i) su clasificación de riesgo y (ii) fija límites de inversión de acuerdo al nivel de liquidez de la Sociedad. De acuerdo a estos dos parámetros, la Sociedad opta por el parámetro más restrictivo de los dos anteriores y en base a éste establece límites a las operaciones con cada contraparte.

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

(ii) Actividades operacionales

La Sociedad tiene cuatro grandes “clusters” de venta: las agencias de viaje, agentes de carga, compañías aéreas y las administradoras de tarjetas de crédito. Las tres primeras están regidas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (“IATA”), organismo internacional compuesto por la mayoría de las líneas aéreas que representan más del 90% del tráfico comercial programado y uno de sus objetivos principales es regular las operaciones financieras entre líneas aéreas y las agencias de viaje y carga. Cuando una agencia o línea aérea no paga su deuda, queda excluida para operar con el conjunto de aerolíneas de IATA. Para el caso de las administradoras de tarjetas de crédito, éstas se encuentran garantizadas en un 100% por las instituciones emisoras.

Según algunos acuerdos de procesamiento de tarjetas de crédito que tiene la Compañía, las instituciones financieras, en ciertas circunstancias, tienen el derecho de exigir que la Compañía mantenga una reserva equivalente a una parte de las ventas anticipadas de boletos que hayan sido procesadas por esa institución financiera, para las cuales la Compañía aun no haya proporcionado el servicio de transporte aéreo. Además, las instituciones financieras tienen el derecho de requerir reservas de colateral adicional o retener pagos relacionados a cuentas por cobrar si perciben un riesgo aumentado relacionado a los covenants de liquidez de los acuerdos mencionados o si se entra en saldos negativos.

La exposición se explica por los plazos otorgados y estos fluctúan entre 1 y 45 días.

Una de las herramientas que la Sociedad utiliza para disminuir el riesgo crediticio, es participar en organismos mundiales relacionados a la industria, tales como IATA, Billing Settlement Plan (“BSP”), Cargo Account Settlement Systems (“CASS”), IATA Clearing House (“ICH”) y entidades bancarias (tarjetas de crédito). Estas instituciones cumplen el rol de recaudadores y distribuidores entre las compañías aéreas y las agencias de viaje y carga. En el caso del Clearing House, actúa como un ente compensador entre las compañías aéreas por los servicios que se prestan entre ellas. A través de estos organismos se ha gestionado la disminución de plazos e implementación de garantías.

La facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con los agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

Calidad crediticia de activos financieros

El sistema de evaluación crediticia externo que utiliza la Sociedad es el proporcionado por IATA. Además, se utilizan sistemas internos para evaluaciones particulares o mercados específicos a partir de los informes comerciales que están disponibles en el mercado local. La calificación interna es complementaria con la calificación externa, es decir, si las agencias o líneas aéreas no participan en IATA, las exigencias internas son mayores.

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para mitigar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente. La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

## (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para cumplir con el pago de sus obligaciones.

Debido al carácter cíclico de su negocio, a la operación y a las necesidades de inversión, junto con la necesidad de financiamiento, la Sociedad requiere de fondos líquidos, definido como Efectivo y equivalentes al efectivo más otros activos financieros de corto plazo, para cumplir con el pago de sus obligaciones.

El saldo de fondos líquidos, la generación de caja futura y la capacidad de obtención de financiamiento, entrega a la Sociedad alternativas para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

Al 31 de diciembre de 2025, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$2.150 (MMUS\$1.958 al 31 de diciembre de 2024), que se encuentran invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2025, LATAM mantiene tres líneas rotativas comprometidas por un total de MMUS\$1.850, una por un monto de MMUS\$800, otra por un monto de MMUS\$750 y otra garantizada por motores de repuesto por MMUS\$300. Las primeras dos se encuentran totalmente disponibles y la última se encuentra parcialmente girada, teniendo MMUS\$25 disponibles para la compañía. De esta manera, el total disponible entre las tres líneas comprometidas asciende a MMUS\$1.575. La primera de estas líneas está garantizada por y sujetas a disponibilidad de colateral (tales como, aviones, motores y repuestos). La segunda de estas, está garantizada por ciertos intangibles de la compañía, los que comparten garantía con bonos internacionales vigentes. La tercera de estas, está garantizada por motores de repuesto. (Ver Nota 31)

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			%	%
<b>Obligaciones con el Público</b>												
97.036.000-K 0-E	SANTANDER WILMINGTON TRUST COMPANY	Chile EE.UU.	UF US\$	—	3.159	6.266	6.266	202.439	218.130	164.600	Al vencimiento	2,00 2,00
97.036.000-K 0-E	SANTANDER	Chile	US\$	30.500	140.750	342.500	1.687.375	830.500	3.031.625	2.200.000	Al vencimiento	8,46 7,78
97.036.000-K 0-E	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	—	—	3	Al vencimiento	1,00 1,00
<b>Obligaciones garantizadas</b>												
0-E 0-E	BNP PARIBAS WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU. EE.UU.	US\$ US\$	5.370	15.576	40.835	40.993	81.342	184.116	146.535	Trimestral	5,38 5,38
0-E 0-E	CCB BOCOMM	Irlanda Irlanda	US\$ US\$	5.307 3.670	15.611 10.686	40.740 27.597	52.876 26.849	— 199.000	114.534 267.802	99.775 170.208	Trimestral/ Mensual	5,81 5,75
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	6.149	18.209	46.836	44.371	248.051	363.616	242.188	Trimestral	5,83 5,83
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>												
0-E 0-E 0-E	NATIXIS CREDIT AGRICOLE	Francia Francia	US\$ US\$	5.463 14.707 4.378	16.383 43.262 13.063	43.668 108.256 310.081	16.557 50.467 —	— 34.705 —	82.071 251.397 327.522	78.956 218.473 275.012	Trimestral Trimestral Al vencimiento	2,03 5,39 5,94
0-E 0-E 0-E 0-E	NATIXIS EXIM BANK BOC AVIATION BANK OF UTAH	Francia EE.UU. EE.UU. EE.UU.	US\$ US\$ US\$ US\$	9.409 25.763 1.438 5.952	27.399 73.206 4.175 17.928	70.797 148.595 11.172 54.357	96.349 61.763 11.187 48.204	— 13.355 49.887 69.393	203.954 322.682 77.859 195.834	166.742 305.863 52.500 149.983	Trimestral Trimestral Trimestral Mensual	6,12 3,54 6,31 10,46
<b>TOTAL</b>				118.106	399.407	1.251.700	2.143.257	1.728.672	5.641.142	4.270.838		

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Arrendamiento Financiero</b>												
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	9.886	—	—	11.926	11.926	Trimestral	— —
	<b>TOTAL</b>			<b>510</b>	<b>1.530</b>	<b>9.886</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>11.926</b>	<b>11.926</b>		

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2025  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal MUS\$	Tipo de amortización	Anual	
					MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Pasivos por arrendamiento</b>												
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	174.401	577.354	1.272.385	1.027.954	1.829.616	4.881.710	3.574.027	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$		4.726	13.773	36.544	27.416	95.744	178.203	127.549	—
			CLP	300	878	2.325	2.325	19.758	25.586	22.433	—	—
			UF	1.508	4.261	9.817	7.852	6.143	29.581	25.862	—	—
			COP	493	1.431	1.305	—	—	3.229	3.028	—	—
			EUR	28	24	29	1	—	82	75	—	—
			BRL	3.289	9.858	17.971	14.020	10.827	55.965	39.675	—	—
			MXN	38	101	84	2	—	225	212	—	—
<b>Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</b>												
-	VARIOS	VARIOS	US\$	1.328.751	2.383	—	—	—	1.331.134	1.331.134	—	—
			CLP	200.784	1.806	—	—	—	202.590	202.590	—	—
			BRL	973.006	649	—	—	—	973.655	973.655	—	—
		Otras monedas		173.295	4.172	—	—	—	177.467	177.467	—	—
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes</b>												
Extranjera	Qatar Airways	Qatar	US\$	—	2.375	—	—	—	2.375	2.375	—	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Estados Unidos	US\$		5.332	—	—	—	5.332	5.332	—	—
	Total			2.860.619	624.397	1.340.460	1.079.570	1.962.088	7.867.134	6.485.414		
	Total consolidado			<u>2.979.235</u>	<u>1.025.334</u>	<u>2.602.046</u>	<u>3.222.827</u>	<u>3.690.760</u>	<u>13.520.202</u>	<u>10.768.178</u>		

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024  
 Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
					MUSS	MUSS	MUSS	MUSS			%	%
<b>Obligaciones con el PÚBLICO</b>												
97.036.000-K	SANTANDER WILMINGTON TRUST COMPANY	Chile	UF	—	2.970	5.889	5.889	167.830	182.578	147.217	Al vencimiento	2,00 2,00
0-E	BNP PARIBAS WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	203.875	407.750	1.107.750	1.455.125	3.174.500	2.100.000	Al vencimiento	10,69 9,71
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	6	6	3	Al vencimiento	1,00 1,00
<b>Obligaciones garantizadas</b>												
0-E	EXIM BANK CREDIT AGRICOLE	EE.UU. Francia	US\$ US\$	5.996 4.097	17.263 13.097	45.343 35.021	43.928 292.571	104.940 14	217.470 104.143	159.624 99.109	Trimestral Trimestral/ Mensual	6,03 7,73 7,73
0-E	NATIXIS US BANK EXIM BANK BANK OF UTAH	Francia EE.UU. EE.UU. EE.UU.	US\$ US\$ US\$ US\$	10.319 11.210 36.227 5.981	29.916 6.710 82.640 18.001	77.088 — 180.932 51.307	112.238 — 108.316 60.431	24.493 — 36.702 86.947	254.054 17.920 444.817 222.667	191.383 17.492 413.072 161.870	Trimestral Trimestral Trimestral Mensual	6,73 4,88 4,00 10,71 6,73 3,40 3,17 10,71
<b>TOTAL</b>				<b>87.771</b>	<b>416.037</b>	<b>911.886</b>	<b>1.831.186</b>	<b>2.020.031</b>	<b>5.266.911</b>	<b>3.780.509</b>		

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024  
 Nombre empresa deudora: TAM S.A. Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Arrendamiento Financiero</b>												
0-E	Natixis	Francia	US\$	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	13.966	Trimestral	—
	<b>TOTAL</b>			<b>510</b>	<b>1.530</b>	<b>4.080</b>	<b>7.846</b>	<b>—</b>	<b>13.966</b>	<b>13.966</b>		

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. Rut 89.862.200-2 Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
					90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años			Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Pasivos por arrendamiento</b>												
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	144.076	507.305	1.171.362	958.537	1.718.984	4.500.264	3.174.757	—	—
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.717	11.276	31.723	27.462	90.051	164.229	88.854	—	—
			CLP	1.535	4.604	11.441	10.263	29.935	57.778	36.151	—	—
			UF	1.264	3.757	9.241	6.523	3.631	24.416	21.425	—	—
			COP	344	1.016	1.784	56	—	3.200	2.829	—	—
			EUR	31	92	58	8	—	189	183	—	—
			BRL	3.072	8.322	18.727	12.425	18.256	60.802	38.082	—	—
			MXN	87	217	11	—	—	315	299	—	—
<b>Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar</b>												
-	VARIOS	VARIOS	US\$	1.291.259	6.478	—	—	—	1.297.737	709.933	—	—
			CLP	65.753	193	—	—	—	65.946	64.317	—	—
			BRL	224.513	6.621	—	—	—	231.134	409.474	—	—
			Otras monedas	172.749	4.534	—	—	—	177.283	118.189	—	—
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes</b>												
Extranjera	Qatar Airways	Qatar Estados Unidos	US\$	—	3.576	—	—	—	3.576	3.576	—	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Unidos	US\$	—	9.299	—	—	—	9.299	9.299	—	—
<b>Total</b>				<b>1.908.400</b>	<b>567.290</b>	<b>1.244.347</b>	<b>1.015.274</b>	<b>1.860.857</b>	<b>6.596.168</b>	<b>4.677.368</b>		
<b>Total consolidado</b>				<b>1.996.681</b>	<b>984.857</b>	<b>2.160.313</b>	<b>2.854.306</b>	<b>3.880.888</b>	<b>11.877.045</b>	<b>8.471.843</b>		

La Sociedad ha definido estrategias de cobertura de combustible, tasas de interés y tipo de cambio, que implica contratar derivados con distintas instituciones financieras.

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad no mantiene garantías correspondientes a transacciones de derivados. Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$0,5 correspondientes a transacciones de derivados.

### 3.2. Gestión del riesgo del capital

Los objetivos de la Sociedad, en relación con la gestión del capital son: (i) cumplir con las exigencias de patrimonio mínimo y (ii) mantener una estructura de capital óptima.

La Sociedad monitorea las obligaciones contractuales y las exigencias regulatorias en los diferentes países donde las empresas del grupo están domiciliadas para asegurar el fiel cumplimiento de exigencia de patrimonio mínimo, cuyo límite más restrictivo es mantener un patrimonio líquido positivo.

Adicionalmente, la Sociedad monitorea periódicamente las proyecciones de flujo de caja de corto y largo plazo para asegurar que cuenta con suficientes alternativas de generación de caja para enfrentar los compromisos de inversión y financiamiento futuro.

El rating crediticio internacional de la Sociedad es producto de la capacidad de cumplir con los compromisos financieros de largo plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad tiene un rating en escala nacional de A con perspectiva positiva por Fitch y un rating de A- con perspectiva positiva por Feller. En escala Internacional, tiene un rating de BB con perspectiva positiva por Standard & Poor's, un rating de Ba2 con perspectiva estable por Moody's y un rating de BB con perspectiva positiva por Fitch.

### 3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

#### 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Contratos de derivados de combustible,
- Contratos de derivados de moneda,
- Contratos de derivados de tasas de interés.

#### 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente).

La Sociedad ha clasificado la medición de valor justo utilizando una jerarquía que refleja el nivel de información utilizada en la valoración. Esta jerarquía se compone de 3 niveles (I) valor justo basado en cotización en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar, (II) valor justo basado en técnicas de valoración que utilizan información de precios de mercado o derivados del precio de mercado de instrumentos financieros similares (III) valor justo basado en modelos de valoración que no utilizan información de mercado.

El valor justo de los instrumentos financieros que se transan en mercados activos, tales como las inversiones adquiridas para su negociación, está basado en cotizaciones de mercado al cierre del ejercicio utilizando el precio corriente comprador. El valor justo de activos financieros que no transan en mercados activos (contratos derivados) es determinado utilizando técnicas de valoración que maximizan el uso de información de mercado disponible. Las técnicas de valoración generalmente usadas por la Sociedad son: cotizaciones de mercado de instrumentos similares y/o estimación del valor presente de los flujos de caja futuros utilizando las curvas de precios futuros de mercado al cierre del ejercicio.

A continuación, se muestra la clasificación de los instrumentos financieros a valor justo, según el nivel de información utilizada en la valoración:

	Al 31 de diciembre de 2025				Al 31 de diciembre de 2024			
	Mediciones de valor justo usando valores considerados como				Mediciones de valor justo usando valores considerados como			
	Valor justo	Nivel I	Nivel II	Nivel III	Valor justo	Nivel I	Nivel II	Nivel III
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Activos								
Efectivo y equivalentes al efectivo	140.343	140.343	—	—	77.313	77.313	—	—
Fondos mutuos corto plazo	140.343	140.343	—	—	77.313	77.313	—	—
Otros activos financieros, corriente	16.699	—	16.699	—	15.565	—	15.565	—
Valor justo derivados tasa de interés	—	—	—	—	4.676	—	4.676	—
Valor justo derivados de combustible	14.009	—	14.009	—	7.747	—	7.747	—
Valor justo derivados de moneda extranjera	2.690	—	2.690	—	3.142	—	3.142	—
Pasivos								
Otros pasivos financieros, corrientes	—	—	—	—	—	—	—	—
Valor justo derivados moneda extranjera	—	—	—	—	—	—	—	—

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad tiene instrumentos financieros que no se registran a valor justo. Con el propósito de cumplir con los requerimientos de revelación de valores justos, la Sociedad ha valorizado estos instrumentos según se muestra en el siguiente cuadro:

	Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.009.770	2.009.770	1.880.475	1.880.475
Efectivo en caja	2.059	2.059	1.885	1.885
Saldos en bancos	761.242	761.242	664.173	664.173
Overnight	47.386	47.386	103.761	103.761
Depósitos a plazo	1.199.083	1.199.083	1.110.656	1.110.656
Otros activos financieros, corrientes	53.845	53.845	51.730	51.730
Otros activos financieros	53.845	53.845	51.730	51.730
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	1.381.869	1.381.869	1.163.707	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	7	25	25
Otros activos financieros, no corrientes	52.139	52.139	53.772	53.772
Cuentas por cobrar, no corrientes	13.950	13.950	12.342	12.342
Otros pasivos financieros, corrientes	745.303	922.837	635.213	837.181
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.684.846	2.684.846	2.133.572	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.707	7.707	12.875	12.875
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.343.223	7.058.956	6.515.238	6.361.620
Cuentas por pagar, no corrientes	471.208	471.208	491.762	491.762

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight y depósitos a plazo, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

El valor justo de los Otros pasivos financieros se estima descontando los flujos contractuales futuros de caja a la tasa de interés corriente del mercado que está disponible para instrumentos financieros similares (Nivel II). En el caso de Otros activos financieros la valoración se realizó según cotización de mercado al cierre del ejercicio. El valor libro de los Otros pasivos financieros, corrientes o no corrientes incluyen los pasivos por arrendamientos.

#### NOTA 4 - ESTIMACIONES Y JUICIOS CONTABLES

La Sociedad ha utilizado estimaciones para valorar y registrar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos. Básicamente estas estimaciones se refieren a:

(a) Deterioro de activos intangibles de vida útil indefinida

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo. Se reconoce una pérdida por deterioro por el importe en que el valor en libros de la unidad generadora de efectivo (UGE) excede su importe recuperable.

El valor recuperable de esta unidad generadora de efectivo (UGE) ha sido determinado basado en los cálculos de valor en uso. Los principales supuestos empleados por la administración incluyen: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, tasa de inflación, precio del combustible. La estimación de estos supuestos exige un juicio importante por parte de la administración, pues dichas variables implican incertidumbres inherentes; sin embargo, los supuestos utilizados son consistentes con los pronósticos de la Compañía aprobados por la administración. Por lo tanto, la administración evalúa y actualiza las estimaciones al menos una vez al año y cuando se estime necesario, basándose en las condiciones que afectan estas variables. Los principales supuestos utilizados, así como los análisis de sensibilidad correspondientes se presentan en Nota 15.

(b) Gasto por depreciación y deterioro de propiedades, plantas y equipos

La depreciación de los activos es calculada con base al método lineal, excepto en el caso de ciertos componentes técnicos los cuales se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas. Estas vidas útiles se revisan anualmente de acuerdo con las proyecciones de la Sociedad de aquellos beneficios económicos futuros que se deriven de los mismos.

Cambios en circunstancias tales como: avances tecnológicos, modelo comercial, uso planificado de los activos o estrategia de capital podrían hacer que la vida útil fuera diferente a la estimada. En aquellos casos en que se determine que la vida útil de las propiedades, plantas y equipos debería disminuirse, como puede ocurrir con cambios en el uso planificado de los activos, se deprecia el exceso entre el valor libro neto y el valor recuperable estimado, de acuerdo a la vida útil restante revisada.

Los valores residuales se estiman de acuerdo al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos. El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Cuando el valor de un activo es superior a su importe recuperable estimado, su valor se reduce de forma inmediata hasta su importe recuperable.

La Sociedad ha concluido que las propiedades, plantas y equipos no pueden generar flujos en buena medida independientes de otros activos, por lo que la evaluación de deterioro se hace como parte integral de la única Unidad Generadora de Efectivo que mantiene la Sociedad, Transporte Aéreo. La Sociedad comprueba cuando existen indicios de deterioro, si los activos han sufrido alguna pérdida por deterioro a nivel de Unidad Generadora de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

La administración registra los impuestos diferidos, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en los estados financieros. Los activos por impuestos diferidos sobre pérdidas fiscales se reconocen en la medida en que es probable que se disponga de beneficios fiscales futuros con los cuales compensar las diferencias temporarias.

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera las estrategias de

planificación fiscal, la rentabilidad histórica, los ingresos imponibles futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

(d) Tickets aéreos vendidos que no serán finalmente utilizados.

La Sociedad registra la venta de tickets aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de tickets se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los tickets aéreos, en base al historial de uso. Un cambio en esta probabilidad podría generar un impacto en los ingresos ordinarios en el ejercicio en que se produce el cambio y en ejercicios futuros.

Al 31 de diciembre de 2025 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$2.323.221 (MUS\$2.012.661 al 31 de diciembre 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de caducidad se traduciría en un impacto de hasta MUS\$12.059 mensual (MUS\$10.016 al 31 de diciembre 2024).

(e) Valoración de las millas otorgados a los titulares de los programas de fidelización, pendiente de utilizar - breakage.

Al 31 de diciembre de 2025 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass de países de habla hispana alcanzan un total de MUS\$893.681 (MUS\$949.495 al 31 de diciembre de 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$35.441 en los resultados de 2025 (MUS\$33.479 al 31 de diciembre de 2024). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil alcanzan un total de MUS\$280.182 al 31 de diciembre de 2025 (MUS\$203.058 al 31 de diciembre de 2024). Un hipotético cambio de un punto porcentual en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$9.642 en los resultados de 2025 (MUS\$5.537 al 31 de diciembre de 2024).

La gerencia, con la asistencia de un especialista externo, estima la probabilidad de no uso basado en un modelo estadístico, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

A contar del 1 de enero de 2025, el programa LATAM Pass Brasil ha cambiado la denominación de su unidad de acumulación y canje, adoptando el nombre "millas LATAM Pass" en lugar de "puntos LATAM Pass".

(f) Contingencias

En el caso de las contingencias conocidas, la Sociedad registra una provisión cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de sucesos pasados, es probable que vaya a ser necesaria una salida de recursos para liquidar la obligación y el importe se ha estimado de forma fiable. La evaluación de las contingencias involucra inherentemente el ejercicio de un juicio significativo y estimaciones del resultado de eventos futuros, la probabilidad de que se incurra en una pérdida y al determinar si se puede hacer una estimación confiable de la pérdida. La Compañía evalúa sus pasivos y contingencias con base en la mejor información disponible, utiliza el conocimiento, experiencia y juicio profesional a las características específicas de los riesgos conocidos. Este proceso facilita la evaluación temprana y la cuantificación de los riesgos potenciales en los casos individuales o en el desarrollo de asuntos contingentes. Si no es posible estimar de manera confiable la obligación o concluir que no es probable una pérdida, pero es razonablemente posible que se incurra en una pérdida, no se registra ninguna provisión, pero la contingencia se revela en las notas a los estados financieros consolidados.

La Compañía reconoce la obligación presente bajo un contrato oneroso como una provisión cuando el contrato bajo el cual los costos inevitables de cumplir con las obligaciones bajo el contrato exceden los beneficios económicos que se espera recibir bajo el mismo.

(g) Arrendamientos

En el año 2022 producto de la llegada de nuevas aeronaves y el cambio significativo en los flujos de muchos contratos vigentes, la compañía evaluó la pertinencia en el escenario actual de seguir utilizando la tasa implícita, metodología utilizada durante los últimos años, o si debería en cambio utilizar una aproximación diferente para el cálculo de la tasa. Se concluyó que la tasa implícita no estaba siendo capaz de reflejar el entorno económico en el que se desenvuelve la empresa,

por lo que no se estaba representando de manera exacta las condiciones de endeudamiento de la compañía. Debido a esto, todos los nuevos contratos celebrados y modificados desde el año 2022 en adelante utilizaron tasa incremental. Los contratos existentes que permanecieron sin cambios continuaron utilizando la tasa de descuento implícita original.

#### i) Tasa de descuento

Para determinar el valor presente de los pagos de arrendamiento la Sociedad utiliza la tasa implícita en los contratos cuando es fácilmente determinable. En caso contrario, utiliza la tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento vigentes de flota registrados al 31 de diciembre de 2025 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$132 (MMUS\$119 al 31 de diciembre de 2024).

#### ii) Determinación del plazo del arrendamiento

Al determinar el plazo del arrendamiento, se consideran todos los hechos y circunstancias que crean un incentivo económico para ejercer una opción de extensión. Las opciones de extensión (o períodos después de las opciones de terminación) sólo se incluyen en el plazo del arrendamiento si se está razonablemente seguro de que el arrendamiento se va a extender (o no se va a terminar). Esto se revisa si ocurre un evento significativo o un cambio significativo en las circunstancias que afecta a esta evaluación y que está dentro del control del arrendatario.

Estas estimaciones se realizan en función de la mejor información disponible sobre los hechos analizados.

En cualquier caso, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas en los próximos períodos, lo que se realizaría de forma prospectiva.

## NOTA 5 - INFORMACIÓN POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad considera que tiene un único segmento operativo, el de Transporte Aéreo. Este segmento corresponde a la red de rutas para el transporte aéreo y se basa en la manera en que el negocio es administrado y gestionado, conforme la naturaleza centralizada de sus operaciones, la habilidad de abrir y cerrar rutas, así como reasignar recursos (aviones, tripulación, personal, etc.) dentro de la red lo que supone una interrelación funcional entre todas ellas, haciéndolas inseparables. Esta definición de segmento es una de las más comunes a nivel de la industria aérea a nivel mundial.

Los ingresos de la Sociedad por área geográfica son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Perú	1.285.674	1.127.532
Argentina	317.246	239.369
EE.UU.	1.446.087	1.324.008
Europa	1.100.178	957.042
Colombia	741.889	669.206
Brasil	6.098.633	5.512.471
Ecuador	390.575	364.960
Chile	2.121.331	1.927.847
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	763.443	710.608
Ingresos de las actividades ordinarias	14.265.056	12.833.043
Otros ingresos de operación	229.934	200.669

La Sociedad asigna los ingresos al área geográfica sobre la base del punto de venta del pasaje o la carga. Los activos están constituidos, principalmente, por aviones y equipos aeronáuticos, los cuales son utilizados a lo largo de diferentes países y, por lo tanto, no es posible asignar a un área geográfica.

La Sociedad no tiene clientes que en forma individual representen más del 10% de las ventas.

## NOTA 6 - EFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	2.059	1.885
Saldos en bancos (1)	761.242	664.173
Overnight	47.386	103.761
Total efectivo	<u>810.687</u>	<u>769.819</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	1.199.083	1.110.656
Fondos mutuos	140.343	77.313
Total equivalentes al efectivo	<u>1.339.426</u>	<u>1.187.969</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u><u>2.150.113</u></u>	<u><u>1.957.788</u></u>

(1) Al 31 de diciembre de 2025, dentro del ítem saldos en bancos MUS\$702.802 corresponden a cuentas bancarias que generan intereses diarios o mensuales a la Compañía (MUS\$590.463 al 31 de diciembre de 2024).

Saldos por monedas que componen el Efectivo y equivalentes al efectivo:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	3.354	4.228
Real brasileño	645.620	347.041
Peso chileno	207.892	17.943
Peso colombiano	36.212	19.042
Euro	20.350	15.721
Dólar estadounidense	1.181.897	1.508.548
Libra esterlina	2.174	2.069
Peso mexicano	6.335	4.222
Yuan de la R.P. China	18.781	21.585
Sol Peruano	13.465	6.297
Otras monedas	<u>14.033</u>	<u>11.092</u>
Total	<u><u>2.150.113</u></u>	<u><u>1.957.788</u></u>

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2025

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	2.009.770	140.343	—	2.150.113
Otros activos financieros, corrientes	53.845	—	16.699	70.544
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.381.869	—	—	1.381.869
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7	—	—	7
Otros activos financieros, no corrientes	52.139	—	—	52.139
Cuentas por cobrar, no corrientes	13.950	—	—	13.950
Total	<u>3.511.580</u>	<u>140.343</u>	<u>16.699</u>	<u>3.668.622</u>

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	745.303	—	745.303
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.684.846	—	2.684.846
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7.707	—	7.707
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.343.223	—	7.343.223
Cuentas por pagar, no corrientes	471.208	—	471.208
Total	<u>11.252.287</u>	<u>—</u>	<u>11.252.287</u>

Al 31 de diciembre de 2024

Activos	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.880.475	77.313	—	1.957.788
Otros activos financieros, corrientes	51.730	—	15.565	67.295
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	1.163.707	—	—	1.163.707
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	25	—	—	25
Otros activos financieros, no corrientes	53.772	—	—	53.772
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.342	—	—	12.342
Total	<u>3.162.051</u>	<u>77.313</u>	<u>15.565</u>	<u>3.254.929</u>

Pasivos	Medidos a costo amortizado	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	635.213	—	635.213
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.133.572	—	2.133.572
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	12.875	—	12.875
Otros pasivos financieros, no corrientes	6.515.238	—	6.515.238
Cuentas por pagar, no corrientes	491.762	—	491.762
Total	<u>9.788.660</u>	<u>—</u>	<u>9.788.660</u>

NOTA 8 - DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR COBRAR CORRIENTES, Y CUENTAS POR COBRAR NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	1.364.217	1.132.923
Otras cuentas por cobrar	80.919	99.063
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	<u>1.445.136</u>	<u>1.231.986</u>
Menos: Pérdida crediticia esperada	(49.317)	(55.937)
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	<u>1.395.819</u>	<u>1.176.049</u>
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	(13.950)	(12.342)
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	<u>1.381.869</u>	<u>1.163.707</u>

El valor justo de deudas comerciales y otras cuentas por cobrar no difiere significativamente de su valor en libros.

Para la determinación de las pérdidas crediticias esperadas la Sociedad agrupa las cuentas por cobrar de transporte de pasajeros y carga; dependiendo las características de riesgo de crédito compartido y madurez.

Madurez de la cartera	Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro	Tasa de pérdida esperada (1)	Valor libro bruto (2)	Provisión Deterioro
	%	MUS\$	MUS\$	%	MUS\$	MUS\$
Al día	1%	1.282.005	(10.115)	1%	961.457	(12.550)
De 1 a 90 días	1%	38.644	(545)	1%	122.350	(1.438)
de 91 a 180 días	25%	4.174	(1.047)	15%	6.510	(978)
de 181 a 360 días	35%	2.749	(965)	67%	4.960	(3.325)
más de 360 días	100%	<u>36.645</u>	<u>(36.645)</u>	100%	<u>37.646</u>	<u>(37.646)</u>
Total		<u>1.364.217</u>	<u>(49.317)</u>		<u>1.132.923</u>	<u>(55.937)</u>

(1) Corresponde a la tasa esperada consolidada de las cuentas por cobrar.

(2) El valor libro bruto representa el máximo valor de riesgo crediticio de las cuentas por cobrar comerciales.

Los saldos por monedas que componen los Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar no corrientes, son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	6.753	8.968
Real brasileño	974.451	722.208
Peso chileno	102.118	71.628
Peso colombiano	23.245	16.032
Euro	65.264	96.438
Dólar estadounidense	187.381	224.169
Dólar australiano	3.681	5.457
Yen japonés	4.057	4.998
Libra esterlina	6.134	8.488
Otras monedas	22.735	17.663
Total	<u>1.395.819</u>	<u>1.176.049</u>

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales son los siguientes:

Ejercicios	Saldo inicial	Castigos	(Aumento) Disminución	Saldo final
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	(64.778)	4.578	4.263	(55.937)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	(55.937)	6.836	(216)	(49.317)

Una vez agotadas las gestiones de cobranza prejudicial y judicial se proceden a dar de baja los activos contra la provisión constituida. La Sociedad sólo utiliza el método de provisión y no el de castigo directo para un mejor control.

Las renegociaciones históricas y actualmente vigentes son poco relevantes y la política es analizar caso a caso para clasificarlas según la existencia de riesgo, determinando si corresponde su reclasificación a cuentas de cobranza prejudicial.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación de la información es el valor justo de cada una de las categorías de cuentas a cobrar indicadas anteriormente.

	Al 31 de diciembre de 2025			Al 31 de diciembre de 2024		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS
Deudores comerciales	1.364.217	(49.317)	1.314.900	1.132.923	(55.937)	1.076.986
Otras cuentas por cobrar	80.919	—	80.919	99.063	—	99.063

Para el riesgo de crédito existen garantías poco relevantes y éstas son valorizadas cuando se hacen efectivas, no existiendo garantías directas materialmente importantes. Las garantías existentes, si corresponde, están constituidas a través de IATA.

## NOTA 9 - CUENTAS POR COBRAR Y POR PAGAR A ENTIDADES RELACIONADAS

## (a) Cuentas por cobrar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	—	2
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	—	21
76.115.378-1	Costa Verde Portafolio S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	7	2
	Total activos corrientes				7	25

## (b) Cuentas por pagar

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	2.375	3.576
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	5.332	9.299
	Total pasivos corrientes				7.707	12.875

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de una transacción libre entre partes relacionadas y debidamente informadas. Los plazos de transacción para los pasivos del ejercicio 2025 corresponden de 30 días a 1 año de vencimiento, y la naturaleza de la liquidación de las transacciones son monetarias.

## NOTA 10 - INVENTARIOS

El detalle de los Inventarios es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Existencias técnicas (*)	415.141	390.259
Existencias no técnicas (**)	43.425	48.271
<b>Total</b>	<b>458.566</b>	<b>438.530</b>

(\*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados en servicios de manutención tanto propio como de terceros.

(\*\*) Consumibles de servicios a bordo, uniformes y otros materiales indirectos.

Estos se encuentran valorizados a su costo de adquisición promedio netos de su provisión de obsolescencia de acuerdo al siguiente detalle:

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	84.136	76.167
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	8.991	8.700
<b>Total</b>	<b>93.127</b>	<b>84.867</b>

Los montos resultantes, no exceden a los respectivos valores de realización.

Al 31 de diciembre de 2025 la Sociedad registró MUS\$295.782 (MUS\$281.792 al 31 de diciembre de 2024) en resultados producto, principalmente, de consumos en servicio a bordo y mantenimiento, lo cual forma parte del Costo de ventas.

## NOTA 11 - OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

(a) La composición de los Otros activos financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<b>(1) Otros activos financieros</b>						
Depósitos en garantía (aeronaves)	25.014	23.057	35.525	32.214	60.539	55.271
Garantías por márgenes de derivados	—	466	—	—	—	466
Otras inversiones	—	—	493	493	493	493
Otras garantías otorgadas	28.831	28.207	16.121	21.065	44.952	49.272
<b>Subtotal otros activos financieros</b>	<b>53.845</b>	<b>51.730</b>	<b>52.139</b>	<b>53.772</b>	<b>105.984</b>	<b>105.502</b>
<b>(2) Activos de cobertura</b>						
Valor justo de derivados de tasa de interés	—	4.676	—	—	—	4.676
Valor justo de derivados de moneda extranjera	2.690	3.142	—	—	2.690	3.142
Valor justo de derivados de precio de combustible	14.009	7.747	—	—	14.009	7.747
<b>Subtotal activos de cobertura</b>	<b>16.699</b>	<b>15.565</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>16.699</b>	<b>15.565</b>
<b>Total Otros Activos financieros</b>	<b>70.544</b>	<b>67.295</b>	<b>52.139</b>	<b>53.772</b>	<b>122.683</b>	<b>121.067</b>

(b) Los saldos por monedas que componen los Otros activos financieros son los siguientes:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Real brasileño		14.076		13.323
Peso chileno		2.801		3.006
Peso colombiano		806		1.216
Euro		4.657		4.646
Dólar estadounidense		97.144		96.359
Otras monedas		3.199		2.517
<b>Total</b>		<b>122.683</b>		<b>121.067</b>

## (c) Derivados de cobertura

Operaciones de cobertura

Los valores justos de activos/ (pasivos) netos, por tipo de derivado, de los contratos registrados bajo la metodología de cobertura, se presentan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Opciones de combustible	(1)	14.009
Opciones de moneda US\$/BRL\$	(2)	2.690
Swaps de tasas de interés	(3)	—
		4.676

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (2) Cubre variaciones significativas en los flujos de efectivo esperados asociados a los tipos de cambio, particularmente el de US\$/BRL. Estos contratos se registran como coberturas de flujo de efectivo.
- (3) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés SOFR para créditos de largo plazo originados por arriendos operacionales. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja. En el caso de las coberturas de combustible y moneda, los flujos de caja sujetos de dichas coberturas ocurrirán e impactarán resultados en los próximos 12 meses desde la fecha de estado de situación financiera consolidado.

Todas las operaciones de cobertura han sido realizadas para transacciones altamente probables. (ver nota 3).

Ver nota 24 (g) para reclasificación a resultados de operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 17 b).Derivados de cobertura

## NOTA 12 - OTROS ACTIVOS NO FINANCIEROS

La composición de los Otros activos no financieros es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total Activos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<b>(a) Pagos anticipados</b>						
Seguros de aviación y otros	29.541	31.465	—	—	29.541	31.465
Otros	8.520	7.097	21.326	24.156	29.846	31.253
<b>Subtotal pagos anticipados</b>	<b>38.061</b>	<b>38.562</b>	<b>21.326</b>	<b>24.156</b>	<b>59.387</b>	<b>62.718</b>
<b>(b) Costos de contratos activados (1)</b>						
Costos GDS	24.205	23.078	—	—	24.205	23.078
Comisiones tarjetas de crédito	43.238	33.590	—	—	43.238	33.590
Comisiones agencias de viaje	11.081	8.898	—	—	11.081	8.898
<b>Subtotal costos de contratos activados</b>	<b>78.524</b>	<b>65.566</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>78.524</b>	<b>65.566</b>
<b>(c) Otros activos</b>						
Impuesto a las ventas	118.306	98.142	10.443	6.900	128.749	105.042
Otros impuestos	401	226	—	—	401	226
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	779	628	120	271	899	899
Aporte Sociedades Servicios Aeronáuticos	—	—	60	60	60	60
Depósitos judiciales	—	537	61.568	58.029	61.568	58.566
<b>Subtotal otros activos</b>	<b>119.486</b>	<b>99.533</b>	<b>72.191</b>	<b>65.260</b>	<b>191.677</b>	<b>164.793</b>
<b>Total Otros Activos no financieros</b>	<b>236.071</b>	<b>203.661</b>	<b>93.517</b>	<b>89.416</b>	<b>329.588</b>	<b>293.077</b>

### (1) Movimiento de Contratos activados:

	Saldo inicial	Activación	Diferencia		
			por conversión	Amortización	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	72.359	233.572	(6.177)	(234.188)	65.566
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	65.566	243.722	2.253	(233.017)	78.524

**NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICIÓN CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA**

Los activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta al 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	10.338	29.063
Motores y rotables	<u>—</u>	75
Total	<u><u>10.338</u></u>	<u><u>29.138</u></u>

Los saldos del rubro son presentados al menor valor entre su valor en libros y el valor razonable menos el costo de venta. El valor razonable de los activos fue determinado en base a las cotizaciones en mercados activos para una clase de activo o pasivo similar. Estos activos son medidos a nivel II de acuerdo a lo indicado en las jerarquías de valor razonable presentadas en la nota 3.3 (2). Durante el periodo no se efectuaron transferencias entre niveles, para mediciones recurrentes al valor razonable.

Activos reclasificados desde Propiedades, plantas y equipos hacia activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos 11 aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, de las cuales durante el año 2021 se concretó la venta de 5 aeronaves. Durante el año 2022 se concretó la venta de 3 aeronaves. Durante el año 2023 se concretó la venta de 1 aeronave. Durante el 2025 se concretó la venta de 1 aeronave.

Durante el año 2022 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 28 aeronaves de la familia Airbus A319, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$345 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable. Durante el 2023 se adicionaron los motores asociados a estas mismas aeronaves generando ajustes adicionales por MMUS\$39, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otras ganancias (pérdidas), para registrar estos activos a su valor neto realizable. Durante el 2024 se concretó la venta de 26 aeronaves. Durante el 2025 se concretó la venta de 2 aeronaves.

Durante el año 2022, se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aviones y 8 motores de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el 2022 se concretó la venta 3 aeronaves. Durante el 2023 se concretó la venta de 2 aeronaves y 8 motores. Durante el 2024 se concretó la venta de 1 aeronave. Durante el año 2022, se reconocieron ajustes por MMUS\$25 de gastos para registrar estos activos a su valor neto de realizable, y dado que ya se había culminado el proceso de reestructuración de la flota, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función.

Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 6 aeronaves de la familia Airbus A320 al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente durante el año 2023 se reconocieron ajustes por MMUS\$9 de gastos para registrar estos activos a su valor neto de realizable, estos ajustes se registraron en resultados como parte de Otros gastos por función. Durante el 2024 se concretó la venta de 6 aeronaves.

Durante el año 2023 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos 1 aeronave de la familia Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Adicionalmente se reconocieron ajustes por MMUS\$3 de gasto, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de Otros gastos por función, para registrar estos activos a su valor neto realizable. Al 2024 se concretó la venta de 1 aeronave de la familia Boeing 767.

Durante el 2025 se trasladaron desde el rubro de Propiedades, plantas y equipos, 1 terreno y 1 edificio al rubro Activos no corrientes o grupos de activo para su disposición clasificados como mantenidos para la venta, concretándose su venta en este mismo periodo.

El detalle de la flota clasificada como activos no corrientes y grupos en desapropiación mantenidos para la venta es el siguiente:

Aeronaves	Modelo	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Boeing 767	300F	1	2
Airbus A319 (*)	100	—	2
Total		<u>1</u>	<u>4</u>

(\*) Al 31 de diciembre 2024, 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319 fueron vendidas e incorporadas al rubro de propiedades, planta y equipo, al 31 de diciembre 2025, 2 aeronaves Airbus A319 fueron vendidas e incorporadas al mismo rubro, producto de un contrato de venta y arriendo (ver Nota 16).

#### NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

##### (a) Inversiones en subsidiarias

La Sociedad posee inversiones en sociedades que han sido reconocidas como inversión en subsidiarias. Todas las sociedades definidas como subsidiarias han sido consolidadas en los estados financieros de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales. También, se incluyen en la consolidación, sociedades de propósito específico.

A continuación, se presenta detalle de subsidiarias significativas e información financiera resumida:

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89810	99,89810
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Colombia	US\$	90,46000	90,46000
Transporte Aéreo S.A.	Chile	US\$	100,00000	100,00000
Latam Airlines Ecuador S.A.	Ecuador	US\$	100,00000	100,00000
Aerovías de Integración Regional S.A.	Colombia	COP	99,23168	99,23168
TAM Linhas Aéreas S.A.	Brasil	BRL	100,00000	100,00000
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	Brasil	US\$	100,00000	100,00000
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Paraguay	PYG	94,98000	94,98000

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora.

Información financiera resumida de subsidiarias significativas operativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2025						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025	
	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	529.475	440.044	89.431	418.988	368.445	50.543	1.907.495	38.808
Lan Cargo S.A.	578.756	265.545	313.211	318.492	240.823	77.669	485.209	34.617
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	264.677	125.232	139.445	125.058	125.024	34	266.636	26.728
Transporte Aéreo S.A.	234.376	18.502	215.874	141.333	116.085	25.248	100.743	(21.983)
Latam Airlines Ecuador S.A.	192.978	171.887	21.091	184.410	165.615	18.795	331.458	(1.414)
Aerovías de Integración Regional S.A.	269.540	250.548	18.992	268.593	259.002	9.591	664.969	(12.388)
TAM Linhas Aéreas S.A.	4.359.338	2.655.462	1.703.876	2.701.311	1.990.369	710.942	6.747.200	501.729
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	361.700	354.481	7.219	387.627	366.290	21.337	177.717	15.036
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	68.642	68.216	426	27.764	25.602	2.162	65.707	20.206
Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2024								
Nombre de subsidiaria significativa	Activos totales	Activos corrientes	Activos no corrientes	Pasivos totales	Pasivos corrientes	Pasivos no corrientes	Ingresos Ordinarios	Ganancia (pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	437.768	401.748	36.020	366.089	342.838	23.251	1.723.518	22.861
Lan Cargo S.A.	490.550	169.684	320.866	263.747	184.144	79.603	413.100	27.238
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	208.805	83.783	125.022	95.915	95.684	231	255.867	6.011
Transporte Aéreo S.A.	238.354	15.080	223.274	121.609	92.234	29.375	84.885	(10.064)
Latam Airlines Ecuador S.A.	187.139	181.666	5.473	175.309	159.210	16.099	324.601	(9.358)
Aerovías de Integración Regional S.A.	207.096	198.118	8.978	198.165	193.842	4.323	546.752	(59.836)
TAM Linhas Aéreas S.A.	3.633.801	2.209.393	1.424.408	2.221.024	1.594.689	626.335	6.083.071	657.709
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	515.562	510.341	5.221	556.527	537.601	18.926	178.502	(2.163)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	50.132	47.469	2.663	28.225	26.314	1.911	57.120	6.395

## (b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de 2025 %	diciembre de 2024 %	diciembre de 2025 MUS\$	diciembre de 2024 MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	210	136
Aerovías de Integración Regional S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,77400	(5.579)	(5.517)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(5.298)	(7.848)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	2.052	1.100
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	223	191
Total					(8.392)	(11.938)

Resultado	RUT	País	Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de		Por el ejercicio terminado al 31 de Diciembre de	
			2025	2024	2025	2024
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	74	43
Aerovías de Integración Regional S.A.	Extranjera	Colombia	0,77400	0,77400	(96)	(463)
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	2.550	573
Transportes Aéreos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	1.014	321
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	35	(1)
Total					3.577	473

## NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALÍA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	602.677	535.531	602.677	535.531
Loyalty program	193.247	171.717	193.247	171.717
Programas informáticos	180.453	171.144	775.506	661.731
Programas informáticos en desarrollo	147.728	119.376	147.728	119.376
Otros activos	5.856	2.402	7.171	3.717
Total	<u>1.129.961</u>	<u>1.000.170</u>	<u>1.726.329</u>	<u>1.492.072</u>

a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos y otros neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios	Loyalty Program	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	156.391	117.010	658.949	219.636	1.151.986
Adiciones	221	101.379	22.666	—	124.266
Retiros	(2)	(393)	—	—	(395)
Traspaso programas informáticos y otros	96.098	(95.971)	—	—	127
Diferencia por conversión filiales	(6.607)	(2.649)	(146.084)	(47.919)	(203.259)
Amortización	(72.555)	—	—	—	(72.555)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	173.546	119.376	535.531	171.717	1.000.170
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	173.546	119.376	535.531	171.717	1.000.170
Adiciones	48	124.911	—	—	124.959
Retiros	(4)	(133)	—	—	(137)
Traspaso programas informáticos y otros	100.090	(97.255)	—	—	2.835
Diferencia por conversión filiales	3.851	832	67.146	21.530	93.359
Amortización	(91.225)	—	—	—	(91.225)
Saldos al 31 de diciembre de 2025	186.306	147.731	602.677	193.247	1.129.961

La amortización de cada ejercicio es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración.

La amortización acumulada de los programas informáticos y otros activos al 31 de diciembre de 2025, asciende a MUS\$596.368 (MUS\$491.902 al 31 de diciembre de 2024).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2025 la Sociedad mantiene solo la UGE “Transporte Aéreo”.

La UGE “Transporte Aéreo” considera el transporte de pasajeros y carga, tanto en los mercados domésticos de Chile, Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, como en una serie de rutas regionales e internacionales en América, Europa, África y Oceanía.

Al 31 de diciembre de 2025 de acuerdo a su política, la compañía realizó la prueba anual de deterioro.

El importe recuperable de la UGE se determinó en base a cálculos del valor de uso. Estos cálculos utilizan proyecciones de flujos de efectivo a 5 años después de impuestos a partir de los presupuestos financieros aprobados por la Administración. Los flujos de efectivo más allá del período presupuestado se extrapolan usando las tasas de crecimiento y volúmenes promedios estimados, que no superen las tasas medias de crecimiento a largo plazo.

Las proyecciones de flujo de efectivo estimadas por la Administración incluyen juicios y supuestos significativos relacionados con las tasas de volumen de crecimiento anual, tasa de descuento, inflación y el tipo de cambio, así como el precio del combustible. La tasa de crecimiento anual se basa en el desempeño pasado y las expectativas de la Administración del desarrollo del mercado en cada uno de los países en los cuales opera. Las tasas de descuento utilizadas, para la UGE “Transporte Aéreo”, son en dólares estadounidenses, después de impuestos, y reflejan riesgos específicos relacionados con el país de cada una de las operaciones. Las tasas de inflación y tipos de cambio se basan en los datos disponibles de los países y la información proporcionada por los Bancos Centrales de los diversos países donde opera, y el precio del combustible es determinado basado en niveles estimados de producción, el ambiente competitivo del mercado en el que operan y de su estrategia comercial.

Los valores recuperables fueron determinados utilizando los siguientes supuestos:

	UGE Transporte aéreo
Tasa de crecimiento anual (terminal)	%      0,0 – 4,6
Tipo de cambio	R\$/US\$      5,6 – 5,8
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%      8,0 – 10
Precio del combustible	US\$/barril      90

El resultado de la prueba de deterioro, que incluye un análisis de sensibilidad de sus variables principales, arrojó que los valores recuperables calculados exceden al valor libro la unidad generadora de efectivo, y por lo tanto no se detectó deterioro.

La UGE es sensible a las tasas de crecimiento anual, descuento, tipo de cambio y precio del combustible. El análisis de sensibilidad incluyó el impacto individual de las variaciones de las estimaciones críticas al determinar los importes recuperables, a saber:

	Aumento WACC Máxima	Disminución tasa de crecimiento terminal Mínima	Aumento precio combustible Máxima
	%	%	(US\$/barril)
UGE Transporte aéreo	10,0	—	90

En ninguno de los casos anteriores se presentó un deterioro de la unidad generadora de efectivo.

## NOTA 16 - PROPIEDADES, PLANTAS Y EQUIPOS

La composición por categorías de Propiedades, plantas y equipos, es la siguiente:

	Valor bruto		Depreciación acumulada		Valor neto	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<b>a) Propiedades, plantas y equipos</b>						
Construcciones en curso (1)	682.773	479.871	—	—	682.773	479.871
Terrenos	39.778	39.818	—	—	39.778	39.818
Edificios	124.298	120.736	(66.759)	(60.313)	57.539	60.423
Plantas y equipos	13.340.403	11.727.067	(5.691.286)	(5.085.126)	7.649.117	6.641.941
Aeronaves propias (3)	12.056.302	10.678.834	(5.405.503)	(4.831.914)	6.650.799	5.846.920
Otros (2)	1.284.101	1.048.233	(285.783)	(253.212)	998.318	795.021
Maquinarias	26.081	24.005	(25.091)	(22.927)	990	1.078
Equipamientos de tecnologías de la información	169.597	158.900	(149.900)	(139.607)	19.697	19.293
Instalaciones fijas y accesorios	209.524	174.859	(142.509)	(126.886)	67.015	47.973
Equipos de transporte	50.118	48.320	(44.668)	(42.323)	5.450	5.997
Mejoras de bienes arrendados	255.494	236.509	(71.048)	(61.760)	184.446	174.749
Subtotal propiedades, plantas y equipos	14.898.066	13.010.085	(6.191.261)	(5.538.942)	8.706.805	7.471.143
<b>b) Activos por derechos de uso</b>						
Aeronaves	6.636.160	5.810.997	(3.581.466)	(3.262.942)	3.054.694	2.548.055
Otros	418.923	398.017	(233.408)	(230.518)	185.515	167.499
Subtotal activos por derechos de uso	7.055.083	6.209.014	(3.814.874)	(3.493.460)	3.240.209	2.715.554
Total	21.953.149	19.219.099	(10.006.135)	(9.032.402)	11.947.014	10.186.697

(1) Al 31 de diciembre de 2025, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves y motores por MUS\$616.569 (MUS\$452.765 al 31 de diciembre 2024).

(2) Considera principalmente, rotables y herramientas.

(3) Al 31 de diciembre de 2025 fueron traspasadas desde activo por derecho de uso a propiedades plantas y equipos, 13 aeronaves: 11 Airbus A321 por MUS\$255.200, y 2 Boeing B787-8 por MUS\$86.000. Al 31 de diciembre 2024 fueron traspasadas desde activo por derecho de uso a propiedades plantas y equipos, 9 aeronaves, 3 Airbus A320 por MUS\$34.760 y 6 Boeing B777 por MUS\$296.198.

## (a) Movimientos de las distintas categorías de Propiedades, plantas y equipos:

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$	MU\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	258.246	44.244	67.558	6.236.344	17.342	54.410	351	213.430	6.891.925
Adiciones	20.754	—	—	1.215.040	9.669	421	—	8.289	1.254.173
Desapropiaciones	—	—	—	(2.940)	(8)	—	(2)	—	(2.950)
Retiros	—	—	—	(56.148)	(91)	(89)	—	—	(56.328)
Gastos por depreciación	—	—	(3.992)	(771.104)	(5.724)	(8.877)	(65)	(9.790)	(799.552)
Diferencia por conversión filiales	(1.354)	(4.426)	(3.143)	(108.966)	(1.780)	(5.401)	—	(39.593)	(164.663)
Otros incrementos (disminuciones)	202.225	—	—	136.506	(115)	7.509	—	2.413	348.538
Total cambios	221.625	(4.426)	(7.135)	412.388	1.951	(6.437)	(67)	(38.681)	579.218
Saldos al 31 de diciembre de 2024	479.871	39.818	60.423	6.648.732	19.293	47.973	284	174.749	7.471.143
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	479.871	39.818	60.423	6.648.732	19.293	47.973	284	174.749	7.471.143
Adiciones	62.087	—	—	2.002.514	5.784	1.482	82	335	2.072.284
Desapropiaciones	—	—	(42)	(63.381)	(112)	—	—	—	(63.535)
Retiros	(8)	—	—	(117.315)	(215)	(164)	—	(184)	(117.886)
Gastos por depreciación	—	—	(4.012)	(911.110)	(6.249)	(9.258)	(111)	(8.369)	(939.109)
Diferencia por conversión filiales	(297)	1.649	1.423	55.918	1.206	3.643	34	17.903	81.479
Otros incrementos (disminuciones)	141.120	(1.689)	(253)	39.849	(10)	23.339	61	12	202.429
Total cambios	202.902	(40)	(2.884)	1.006.475	404	19.042	66	9.697	1.235.662
Saldos al 31 de diciembre de 2025	682.773	39.778	57.539	7.655.207	19.697	67.015	350	184.446	8.706.805

## (b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024			
Adiciones (*)	2.145.082	54.123	2.199.205
Gastos por depreciación	601.723	50.838	652.561
Diferencia por conversión filiales	(284.234)	(27.315)	(311.549)
Otros incrementos (disminuciones)	48	(8.317)	(8.269)
Total cambios	85.436	98.170	183.606
Saldos al 31 de diciembre de 2024	402.973	113.376	516.349
	2.548.055	167.499	2.715.554
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025			
Adiciones (*)	835.048	32.115	867.163
Gastos por depreciación	(395.227)	(28.863)	(424.090)
Diferencia por conversión filiales	—	9.630	9.630
Otros incrementos (disminuciones)	66.818	5.134	71.952
Total cambios	506.639	18.016	524.655
Saldos al 31 de diciembre de 2025	3.054.694	185.515	3.240.209

(\*) Al 31 de diciembre 2024 se consideran las adiciones de 6 aeronaves Airbus A320 y 26 aeronaves Airbus A319, al 31 de diciembre 2025 se incluyen las adiciones de 2 aeronaves Airbus A319, producto de un contrato de venta y arriendo.

## (c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluidas Plantas y equipos		Aeronaves incluidas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
Boeing 767	300ER	9	9	(1)	—	—	9
Boeing 767	300F	18	18	(1)	1	1	19
Boeing 777	300ER	10	10	(2)	—	—	10
Boeing 787	8	6	(2)	4	4	(2)	6
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)
Airbus A320	NEO	7	3	44	27	51	30
Airbus A321	200	30	(2)	19	19	30	(2)
Airbus A321	NEO	3	—	14	14	17	14
Airbus A330	200	—	—	3	2	3	2
Total		<u><u>182</u></u>	<u><u>162</u></u>	<u><u>188</u></u>	<u><u>181</u></u>	<u><u>370</u></u>	<u><u>343</u></u>

(1) Considera conversiones de aeronaves Boeing 767-300ER (pasajeros) a 767-300F (cargueros).

(2) Al 31 de diciembre de 2025, 13 aeronaves de estas flotas (11 Airbus A321 y 2 Boeing 787-8), fueron traspasadas desde activos por derecho de uso a propiedades, plantas y equipos. Al 31 de diciembre 2024, 9 aeronaves de estas flotas (3 Airbus A320 y 6 Boeing B777), fueron traspasadas desde activos por derecho de uso a propiedades, plantas y equipos.

(3) Al 31 de diciembre de 2025, se mantiene en la flota 3 aviones A330-200 como arrendamiento operativo con WAMOS.

Al 31 de diciembre de 2024, la Compañía registra 181 aeronaves clasificadas como activos por derecho de uso. En la página 86 de la Memoria Integrada Anual 2024, presentada a la Comisión para el Mercado Financiero (CMF), esta información fue presentada de manera inversa en los títulos de las columnas correspondientes a la composición de la flota, no obstante, dicha información es correcta en los estados financieros de 2024 emitidos y anexados a dicho informe anual.

(d) Método utilizado para la depreciación de Propiedades, plantas y equipos:

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(\*) Vida útil de 25 años en la flota corto alcance y en un rango de 20 a 30 años en la flota largo alcance. Los valores residuales se estiman en base al valor de mercado que tendrán al final de su vida dichos activos.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

(i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2025		Al 31 de diciembre de 2024	
				Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$	Deuda vigente MUS\$	Valor libro MUS\$
Wilmington	Wilmington Trust Company	Aviones y motores	Boeing 777	99.775	160.418	115.727	132.643
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	3.331	1.409	4.441	2.401
			Airbus A320	178.598	118.362	238.131	114.450
			Airbus A321	5.266	3.443	7.022	3.920
			Boeing 787	87.817	54.259	117.089	45.703
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Boeing 787	146.535	186.545	159.624	196.134
BOCOMM	BOCOMM	Aviones y motores	Airbus A320N	242.188	254.760	—	—
CCB	CCB	Aviones y motores	Airbus A320N	170.208	176.722	—	—
UMB Bank	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	218.473	241.106	—	—
Total garantías directas				1.152.191	1.197.024	642.034	495.251

(1) Para los créditos sindicados, dadas las características propias del mismo, el agente de la garantía es el representante de los acreedores.

Los montos de la deuda vigente son presentados a su valor nominal. El valor en libros neto corresponde a los bienes otorgados como garantía.

Adicionalmente, existen garantías indirectas asociadas a activos registrados en Propiedades, plantas y equipos cuya deuda total al 31 de diciembre de 2025, asciende a MUS\$687.015 (MUS\$897.783 al 31 de diciembre de 2024). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2025, asciende a un monto de MUS\$1.182.689 (MUS\$1.734.431 al 31 de diciembre 2024).

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Empreendimentos Imobiliários	TAM Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	19.446	29-abr-26
AerCap	LATAM Airlines Group S.A.	Seis cartas de crédito	6.000	30-jul-26
Aircastle	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	834	04-dic-26
BOC Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	3.216	21-oct-26
Brophunding Aviation House	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	2.000	04-dic-26
Celestial Aviation Services	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	13.586	20-ene-26
Celestial Aviation (48)	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.660	30-agosto-26
DAE Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.844	04-dic-26
Dune Aviation (15)	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	733	03-dic-26
GE Capital Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Nueve cartas de crédito	2.827	05-febrero-26
GY Aviation Lease 1910	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	1.020	24-oct-26
Jackson Square Aviation	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.220	02-dic-26
MAM Engine Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	1.420	17-noviembre-26
Marinescu	LATAM Airlines Group S.A.	Cuatro cartas de crédito	5.800	09-septiembre-26
Maverick Leasing	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	2.359	14-noviembre-26
Orix Aviation Systems	LATAM Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	730	21-noviembre-26
Pembroke Aircraft Leasing (1)	LATAM Airlines Group S.A.	Dos cartas de crédito	1.496	03-dic-26
PK AirFinance	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.560	05-noviembre-26
SMBC Aviation Capital	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.005	29-octubre-26
Star Rising Aviation (45)	LATAM Airlines Group S.A.	Cinco cartas de crédito	1.979	28-octubre-26
Avolon / UMB Bank N.A.	LATAM Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.524	30-agosto-26
			<u>80.259</u>	

Los acreedores se presentan bajo denominaciones abreviadas con fines de presentación.

#### (ii) Compromisos y otros

Los bienes totalmente depreciados y compromisos de compras futuras son los siguientes:

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados aún en uso	358.092	326.642
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	21.276.000	20.400.000

(\*) De acuerdo a precios de lista del fabricante.

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

	Año de entrega				
	2026	2027	2028	2029-2030	Total
Airbus S.A.S.					
Familia A320neo	15	8	34	21	78
Embraer S.A.					
Embraer 195-E2	12	12	—	—	24
The Boeing Company					
Boeing 787-9	—	—	6	9	15
Total	27	20	40	30	117

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 78 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2026 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$12.563.000.

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Embraer S.A., restan por recibir 24 aeronaves 195-E2 con fechas de entrega entre los años 2026 y 2027. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$2.392.000.

Al 31 de diciembre de 2025, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 15 aeronaves Boeing 787 con fechas de entrega entre los años 2028 y 2030. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$6.321.000.

Las fechas de entregas de algunas de estas aeronaves podrían ser modificadas producto de las continuas discusiones que se mantienen con los proveedores en el contexto de la actual de la cadena de suministros de los fabricantes.

Respecto de los contratos de compra suscritos con Embraer S.A., cabe señalar que el Purchase Agreement contempla una orden de 24 aeronaves firmes y 50 opciones. En consecuencia, en el párrafo precedente se hace referencia únicamente a las 24 aeronaves firmes incluidas en dicho acuerdo.

Compromisos vigentes de arrendamiento operativo de aeronaves:

Al 31 de diciembre de 2025, bajo distintos contratos de arrendamiento operativo de aeronaves suscritos por la Compañía, los siguientes compromisos de flota se encuentran pendientes de entrega:

- AerCap Holdings N.V.: 3 aeronaves Boeing 787 Dreamliner, con entregas previstas en 2026.
- CDB Aviation Lease Finance DAC: 5 aeronaves Airbus de la familia A320Neo, con entregas previstas en 2026.
- Air Lease Corporation: 5 aeronaves Airbus modelo A321XLR, con entregas previstas entre 2027 y 2028.
- Wilmington Trust SP Services Limited: 6 aeronaves Airbus de la familia A320Neo, con entregas previstas en 2026.
- Oriental Leasing 63 Company Limited: 3 aeronaves Airbus de la familia A320neo, con entregas previstas en 2026.

## (iii) Costos por intereses capitalizados en Propiedades, plantas y equipos

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	6,72
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	29.627
		27.506

## NOTA 17 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

Al 31 de diciembre de 2025, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, publicado en el Diario Oficial de la República de Chile, con fecha 24 de febrero de 2020, que actualiza la Legislación Tributaria.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del ejercicio, de los activos y pasivos por impuestos diferidos generados por diferencias temporarias y pérdidas tributarias.

Por las diferencias permanentes que dan origen a un valor contable de los activos y pasivos distintos de su valor tributario, no se ha registrado impuesto diferido ya que ellas son causadas por transacciones que están registradas en los estados financieros y que no tendrán efectos en el gasto tributario por impuesto a la renta.

## (a) Impuestos corrientes

## (a.1) La composición de los activos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Activos corrientes		Activos no corrientes		Total activos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	31.105	14.616	—	—	31.105	14.616
Otros créditos por recuperar	44.599	25.659	—	—	44.599	25.659
Total activos por impuestos corrientes	<u>75.704</u>	<u>40.275</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>75.704</u>	<u>40.275</u>

(a.2) La composición de los pasivos por impuestos corrientes es la siguiente:

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta (*)	31.950	6.281	—	—	31.950	6.281
Total pasivos por impuestos corrientes	<u>31.950</u>	<u>6.281</u>	<u>—</u>	<u>—</u>	<u>31.950</u>	<u>6.281</u>

(\*) Al 31 de diciembre de 2025 se originó un crédito por impuestos soportados en el exterior en Holdco I S.A. por MUS\$ 9.489 y en LATAM Airlines Group S.A. por MUS\$ 75.201. Estos créditos, que surgen de los dividendos distribuidos por TAM S.A. durante el año 2025, podrán ser aplicados contra el impuesto de primera categoría una vez que se utilice la totalidad de las pérdidas tributarias. En atención a que LATAM Airlines Group S.A. tiene pérdidas tributarias y estos créditos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro, es que la Compañía no ha reconocido dichos créditos.

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(822.553)	(821.883)	51.410	53.543
Activos por derecho de uso	(854.709)	(720.694)	49	109
Pasivos por arrendamiento	1.001.622	892.657	(113)	(113)
Amortizaciones	(108.451)	(101.193)	—	—
Provisiones	118.404	80.355	82.348	76.280
Pérdidas fiscales(*)	670.413	664.990	(75.847)	(68.493)
Intangibles	—	—	264.333	234.854
Otros	<u>16.372</u>	<u>16.317</u>	<u>16.494</u>	<u>16.497</u>
Total	<u>21.098</u>	<u>10.549</u>	<u>338.674</u>	<u>312.677</u>

El saldo de activos y pasivos por impuestos diferidos se compone principalmente por diferencias temporarias a reversar en el largo plazo.

Movimientos de los activos y pasivos por impuestos diferidos:

(b.1) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2024

	Saldo inicial Activo pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.011.881)	136.455	—	—	(875.426)
Activos por derecho de uso	(586.011)	(134.792)	—	—	(720.803)
Pasivos por arrendamiento	792.855	99.915	—	—	892.770
Amortizaciones	(112.012)	10.819	—	—	(101.193)
Provisiones	141.318	(138.152)	909	—	4.075
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(889)	889	—	—	—
Pérdidas fiscales (*)	699.584	33.899	—	—	733.483
Intangibles	(300.359)	496	—	65.009	(234.854)
Otros	(182)	2	—	—	(180)
Total	<u>(377.577)</u>	<u>9.531</u>	<u>909</u>	<u>65.009</u>	<u>(302.128)</u>

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2025

	Saldo inicial Activo (pasivo)	Reconocimiento en resultado consolidado	Reconocimiento en resultado integral	Variación cambiaria	Saldo final Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(875.426)	1.463	—	—	(873.963)
Activos por derecho de uso	(720.803)	(133.955)	—	—	(854.758)
Pasivos por arrendamiento	892.770	108.965	—	—	1.001.735
Amortizaciones	(101.193)	(7.258)	—	—	(108.451)
Provisiones	4.075	31.319	662	—	36.056
Pérdidas fiscales (*)	733.483	12.777	—	—	746.260
Intangibles	(234.854)	(507)	—	(28.972)	(264.333)
Otros	(180)	58	—	—	(122)
Total	<u>(302.128)</u>	<u>12.862</u>	<u>662</u>	<u>(28.972)</u>	<u>(317.576)</u>

(\*) Activos por impuestos diferidos no reconocidos:

Los activos por impuestos diferidos se reconocen en la medida en que es probable la realización del correspondiente beneficio fiscal en el futuro. En total la Sociedad al 31 de diciembre de 2025 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$2.914.298 (MUS\$3.263.150 al 31 de diciembre de 2024) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$10.460.187 (MUS\$11.736.014 al 31 de diciembre de 2024).

(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUSS
Ingreso/(Gasto) por impuestos a las ganancias		
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes	(167.919)	(26.263)
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	<u>(167.919)</u>	<u>(26.263)</u>
(Gasto)/Ingreso por reconocimiento impuesto diferido por compensación de pérdida tributaria (*)	—	243
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	12.862	9.531
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>12.862</u>	<u>9.774</u>
Gasto por impuestos a las ganancias	<u>(155.057)</u>	<u>(16.489)</u>

Composición del (Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUSS
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, extranjero	(156.303)	(54.190)
(Gasto) por impuestos corrientes, neto, nacional	<u>(11.616)</u>	<u>27.927</u>
Ingreso/(Gasto) por impuestos corrientes, neto, total	<u>(167.919)</u>	<u>(26.263)</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, extranjero por compensación pérdida tributaria (*)	—	243
(Gasto) por impuestos diferidos, neto, extranjero	4.994	5.553
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, nacional	<u>7.868</u>	<u>3.978</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos, neto, total	<u>12.862</u>	<u>9.774</u>
Gasto por impuestos a las ganancias	<u>(155.057)</u>	<u>(16.489)</u>

(\*) Como resultado de un acuerdo alcanzado con la autoridad tributaria brasileña, en el año 2024 TAM Linhas Aereas S.A. fue autorizada a utilizar parte de sus pérdidas fiscales disponibles para compensar contingencias fiscales. Debido a que la compañía no tiene reconocido un activo por impuesto diferido por sus pérdidas fiscales disponibles, fue necesario registrar un ingreso para dar de baja el pasivo reconocido respecto de las contingencias fiscales.

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2025 y 2024).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024	2025	2024
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	(437.027)	(268.362)	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	(49.968)	(46.580)	(3,09)	(4,69)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imponibles	7.819	81.612	0,48	8,21
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(19.016)	(12.780)	(1,17)	(1,29)
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	20.982	37.793	1,30	3,80
Activo por Impuestos diferidos no registrados	293.388	159.430	18,13	16,04
Otros incrementos (disminuciones)	28.765	32.398	1,77	3,27
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	281.970	251.873	17,42	25,34
Gasto por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	(155.057)	(16.489)	(9,58)	(1,66)

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	662	909

#### NOTA 18 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de		Al 31 de diciembre de	
	2025	2024	2025	2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Corriente				
(a) Préstamos que devengan intereses	314.681	271.753		
(b) Pasivos por arrendamiento	430.622	363.460		
Total corriente	745.303	635.213		
No corriente				
(a) Préstamos que devengan intereses	3.980.984	3.516.117		
(b) Pasivos por arrendamiento	3.362.239	2.999.121		
Total no corriente	7.343.223	6.515.238		

## (a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
<b>Corriente</b>		
Obligaciones garantizadas (4) (5)	47.466	34.083
Otras obligaciones garantizadas (1) (6)	<u>70.805</u>	23.682
Subtotal préstamos bancarios	118.271	57.765
Obligaciones con el público (2) (3)	56.172	46.256
Arrendamientos financieros (7)	<u>140.238</u>	167.732
Total corriente	<u>314.681</u>	<u>271.753</u>
 <b>No corriente</b>		
Obligaciones garantizadas (4) (5)	610.169	339.960
Otras obligaciones garantizadas (1) (6)	<u>500.394</u>	351.069
Subtotal préstamos bancarios	1.110.563	691.029
Obligaciones con el público (2) (3)	2.321.606	2.193.047
Arrendamientos financieros (7)	<u>548.815</u>	632.041
Total no corriente	<u>3.980.984</u>	<u>3.516.117</u>
Total obligaciones con instituciones financieras	<u>4.295.665</u>	<u>3.787.870</u>

- (1) La Compañía tiene tres líneas de crédito comprometidas o "Revolving Credit Facilities (RCF)" garantizadas. Con fecha 15 de julio de 2024, dos líneas se modificaron y extendieron hasta julio de 2029, con montos de US\$800 millones y US\$750 millones, respectivamente. Luego, con fecha 4 de noviembre de 2024, se adquirió una tercera línea de crédito:
  - (a) La primera línea de crédito comprometida o "RCF I", con monto de US\$800 millones, se encuentra garantizada por aviones, motores y repuestos. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2025.
  - (b) La segunda línea de crédito comprometida o "RCF II", con monto de US\$750 millones, tiene garantías intangibles que recaen principalmente en el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), y la propiedad intelectual y ciertas marcas de LATAM. La línea se encuentra completamente disponible al 31 de diciembre de 2025.
  - (c) Con fecha 4 de noviembre de 2024, se obtuvo una nueva línea de crédito "Spare Engine Facility" de US\$300 millones (US\$275 millones girados al 31 de diciembre de 2025), con vencimiento el 4 de noviembre de 2028. Dicho monto fue utilizado para repagar el "Spare Engine Facility" anterior de US\$275 millones, con vencimiento el 3 de noviembre de 2027. Dicho financiamiento incluye una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debe mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones y otra restricción, medida individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., con un nivel mínimo de US\$400 millones en conjunto. Si estas restricciones no se cumplen, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.
- (2) Con fecha 15 de octubre de 2024 la Sociedad ha emitido, colocado y recibido fondos de los mercados internacionales, por medio de bonos garantizados por US\$1.400 millones, a una tasa de interés anual del 7,875% y con vencimiento en

el año 2030 (los “Bonos 2030”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores US”). Durante el trimestre, finalizado el 30 de septiembre de 2025, los Bonos 2030 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.

- (3) Con fecha 7 de julio de 2025 la Sociedad ha emitido, colocado y recibido fondos de los mercados internacionales, por medio de bonos garantizados por US\$800 millones, a una tasa de interés anual del 7,625% y con vencimiento en el año 2031 (los “Bonos 2031”), al amparo de la Regla 144-A y la Regulación S de la Securities and Exchange Commission de los Estados Unidos de América, bajo la Ley de Valores (Securities Act) de 1933, de los Estados Unidos de América (la “Ley de Valores US”). Durante el trimestre, finalizado el 31 de diciembre de 2025, los Bonos 2031 contemplaban una restricción mínima de liquidez, la cual establece que la Compañía debía mantener una liquidez mínima, medida a nivel de la Compañía consolidada (LATAM Airlines Group S.A.), de US\$750 millones. Si esta restricción no se cumple, entonces las obligaciones se podrían acelerar a solicitud de los acreedores, a obligaciones de corto plazo. Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con la mencionada restricción de liquidez mínima.
- (4) Con fechas 23 y 30 de diciembre de 2024, se recibieron dos aeronaves A320neo por parte de Airbus. Dichas aeronaves, fueron compradas con un financiamiento de aeronaves de US\$50 millones cada una con la contraparte Bank of Communications Co., Ltd “BOCOMM”. Luego con fecha 25 de marzo de 2025, se recibió una tercera aeronave A320neo por el mismo monto y con la misma contraparte. Por último, con fechas 06 de mayo y 21 de junio se recibieron las últimas dos aeronaves A320 neo por parte de Airbus financiadas con BOCOMM, por el mismo monto.
- (5) Con fecha 16 de junio de 2025, se recibió una aeronave A321neo por parte de Airbus. Dicha aeronave, fue comprada con un financiamiento de aeronave de US\$57 millones con la contraparte China Construction Bank Aviation Capital DAC “CCB”. Esta aeronave representa la primera de 5 aeronaves que serán adquiridas con estas condiciones y contraparte. Luego con fecha 15 de octubre y 22 de diciembre de 2025, se recibió una segunda y tercera aeronave A321neo por el mismo monto y con la misma contraparte.
- (6) Con fecha 27 de junio de 2025, se hizo un financiamiento garantizado por 11 aeronaves propias modelo A321. Dicho financiamiento de aeronaves fue por un total de US\$242 millones con las contrapartes Natixis, y Sumitomo Mitsui Banking Corporation “SMBC”.
- (7) Con fecha 9 de octubre de 2025, se recibió una aeronave A320neo por parte de Airbus. Dicha aeronave, fue comprada con un financiamiento de aeronave de US\$52,5 millones con la contraparte BOC Aviation Limited (“BOC”). Esta aeronave representa la primera de 3 aeronaves que serán adquiridas con estas condiciones y contraparte.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$

Tipo de moneda

Peso chileno (U.F.)	165.158	147.716
Dólar estadounidense	4.130.507	3.640.154
Total	<u>4.295.665</u>	<u>3.787.870</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2025

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Nombre empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Anual				
		Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %		
<b>Obligaciones con el público</b>																		
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	164.400	164.400	—	558	—	—	164.600	165.158	Al Vencimiento	2,00	2,00	
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	Al Vencimiento	1,00	1,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	—	—	1.400.000	800.000	2.200.000	31.112	24.502	—	1.373.868	783.135	2.212.617	Al Vencimiento	8,46	7,78
<b>Obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	3.372	10.311	28.945	31.314	72.593	146.535	4.023	10.311	28.344	30.950	72.592	146.220	Trimestral	5,38	5,38
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	4.062	12.311	34.050	49.352	—	99.775	4.062	12.311	34.050	49.351	—	99.774	Trimestral	5,81	5,81
0-E	BOCOMM	Irlanda	US\$	2.604	7.813	20.833	20.833	190.105	242.188	3.255	7.813	20.208	20.417	188.799	240.492	Trimestral	5,83	5,83
	CCB	Irlanda	US\$	1.187	3.562	9.500	9.500	146.459	170.208	2.129	3.562	9.500	9.500	146.458	171.149	Trimestral	5,75	5,75
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Trimestral	1,00	1,00
0-E	JP MORGAN CHASE	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Trimestral	0,63	<b>0,63</b>
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	—	—	275.012	—	—	275.012	2.719	—	272.829	—	—	275.548	Al Vencimiento	5,94	5,94
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	11.763	35.290	94.108	44.178	33.134	218.473	11.831	35.290	93.045	43.470	32.605	216.241	Trimestral	5,39	5,39
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	5.094	15.417	42.124	16.321	—	78.956	5.317	15.417	42.124	16.321	—	79.179	Trimestral	2,03	1,79
<b>Arrendamientos financieros</b>																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.824	20.707	56.972	82.239	—	166.742	8.106	20.707	56.646	82.147	—	167.606	Trimestral	6,12	6,12
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	23.673	68.176	141.222	59.589	13.203	305.863	24.824	68.176	140.999	59.589	13.203	306.791	Trimestral	3,54	2,68
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	3.170	10.019	37.304	37.835	61.655	149.983	3.170	10.019	37.304	37.835	61.655	149.983	Mensual	10,46	10,46
0-E	BOC Aviation	EE.UU.	US\$	592	1.832	5.327	6.038	38.711	52.500	1.364	1.832	5.197	5.950	38.404	52.747	Trimestral	6,31	6,31
<b>Total</b>				<b>62.341</b>	<b>185.438</b>	<b>745.397</b>	<b>1.757.199</b>	<b>1.520.263</b>	<b>4.270.638</b>	<b>102.143</b>	<b>210.498</b>	<b>740.246</b>	<b>1.729.398</b>	<b>1.501.454</b>	<b>4.283.739</b>			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2025

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Anual		
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS			
<b>Arrendamiento financiero</b>																		
0-E	NATIXIS	Francia	USS	510	1.530	9.886	—	—	11.926	510	1.530	9.886	—	—	11.926	Trimestral	—	—
	Total			510	1.530	9.886	—	—	11.926	510	1.530	9.886	—	—	11.926			
	Total consolidado			62.851	186.968	755.283	1.757.199	1.520.263	4.282.564	102.653	212.028	750.132	1.729.398	1.501.454	4.295.665			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales							Valores contables							Anual	
				Hasta 90 días MUSS	Más de 90 días a un año MUSS	Más de uno a tres años MUSS	Más de tres a cinco años MUSS	Más de cinco años MUSS	Total Valor nominal MUSS	Hasta 90 días MUSS	Más de 90 días a un año MUSS	Más de uno a tres años MUSS	Más de tres a cinco años MUSS	Más de cinco años MUSS	Total Valor contable MUSS	Tipo de amortización	Tasa efectiva %	Tasa nominal %	
<b>Obligaciones con el público</b>																			
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	UF	—	—	—	—	—	147.217	147.217	—	499	—	—	147.217	147.716	Al Vencimiento	2,00	2,00
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	3	3	Al Vencimiento	1,00	1,00
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	—	—	—	700.000	1.400.000	2.100.000	—	45.757	—	678.079	1.367.748	2.091.584	Al Vencimiento	10,69	9,71	
<b>Obligaciones garantizadas</b>																			
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	3.226	9.863	27.888	30.093	88.554	159.624	4.020	9.863	27.262	29.715	88.375	159.235	Trimestral	6,03	6,03	
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	3.960	11.992	33.179	34.951	31.645	115.727	3.960	11.992	33.179	34.951	31.645	115.727	Trimestral	7,73	7,73	
0-E	BOCOMM	Irlanda	US\$	1.042	3.125	8.333	8.333	79.167	100.000	1.123	3.125	8.208	8.250	78.375	99.081	Trimestral	6,42	6,42	
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>																			
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	22	—	—	—	—	22	Trimestral	1,00	1,00	
0-E	JP MORGAN CHASE	EE.UU.	US\$	—	—	—	—	—	—	209	—	—	—	—	209	Trimestral	0,63	0,63	
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	—	—	—	275.012	—	275.012	3.020	—	—	272.112	—	275.132	Al Vencimiento	6,63	6,63	
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	5.005	15.147	41.385	37.572	—	99.109	5.284	15.147	41.385	37.572	—	99.388	Trimestral	2,29	2,05	
<b>Arrendamientos financieros</b>																			
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	6.671	20.241	55.696	78.423	30.352	191.383	8.284	20.242	55.369	78.225	30.350	192.470	Trimestral	6,73	6,73	
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	10.972	6.520	—	—	—	17.492	11.147	6.217	—	—	—	17.364	Trimestral	4,88	3,40	
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	32.988	74.220	167.003	103.326	35.535	413.072	34.733	74.221	166.291	103.326	35.532	414.103	Trimestral	4,00	3,17	
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	2.857	7.991	29.220	46.016	75.786	161.870	2.857	7.991	29.220	46.016	75.786	161.870	Mensual	10,71	10,71	
<b>Total</b>				<b>66.721</b>	<b>149.099</b>	<b>362.704</b>	<b>1.313.726</b>	<b>1.888.259</b>	<b>3.780.509</b>	<b>74.659</b>	<b>195.054</b>	<b>360.914</b>	<b>1.288.246</b>	<b>1.855.031</b>	<b>3.773.904</b>				

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2024

Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut emp Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales							Valores contables							Tipo de amortización	Anual	
			Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres a cinco años	Más de tres a cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres a cinco años	Más de tres a cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal					
			MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	MUSS	%	%					
<b>Arrendamientos financieros</b>																			
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	Trimestral	—	—	
	Total			510	1.530	4.080	7.846	—	13.966	510	1.530	4.080	7.846	—	13.966				
	Total consolidado			67.231	150.629	366.784	1.321.572	1.888.259	3.794.475	75.169	196.584	364.994	1.296.092	1.855.031	3.787.870				

## (b) Pasivos por Arrendamientos:

El movimiento de los pasivos por arrendamiento correspondiente al ejercicio informado es el siguiente:

	Aeronaves MUS\$	Otros MUS\$	Total MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	2.894.198	73.796	2.967.994
Nuevos contratos	576.182	69.061	645.243
Término de contratos	(72.266)	(540)	(72.806)
Renegociaciones	96.155	70.670	166.825
Pagos	(605.584)	(26.630)	(632.214)
Intereses devengados	288.165	25.391	313.556
Diferencias de cambio	(2.090)	(3.082)	(5.172)
Diferencia por conversión filiales	—	(9.679)	(9.679)
Otros variaciones	—	(11.166)	(11.166)
Total cambios	280.562	114.025	394.587
Saldos al 31 de diciembre de 2024	<u>3.174.760</u>	<u>187.821</u>	<u>3.362.581</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	3.174.760	187.821	3.362.581
Nuevos contratos	815.796	22.012	837.808
Término de contratos	(210.868)	(8)	(210.876)
Renegociaciones	227.117	18.418	245.535
Pagos	(731.902)	(42.618)	(774.520)
Intereses devengados	292.381	19.750	312.131
Diferencias de cambio	6.747	8.544	15.291
Diferencia por conversión filiales	—	4.911	4.911
Total cambios	399.271	31.009	430.280
Saldos al 31 de diciembre de 2025	<u>3.574.031</u>	<u>218.830</u>	<u>3.792.861</u>

La Sociedad reconoce los pagos por intereses relacionados con los pasivos por arrendamiento en el resultado consolidado en el rubro de Costos financieros (Ver Nota 26(c)). Las tasas de descuento promedio ponderado para los cálculos del pasivo por arrendamiento son las siguientes.

	Tasa de descuento Diciembre 2025	Tasa de descuento Diciembre 2024
Aeronaves	8,74%	9,09%
Otros	8,87%	8,78%

## NOTA 19 - CUENTAS POR PAGAR COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS POR PAGAR

La composición de las Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	2.076.314	1.761.814
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	<u>608.532</u>	<u>371.758</u>
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u><u>2.684.846</u></u>	<u><u>2.133.572</u></u>

(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.676.218	1.409.894
Otras cuentas por pagar	<u>400.096</u>	<u>351.920</u>
Total	<u><u>2.076.314</u></u>	<u><u>1.761.814</u></u>

A continuación, se presenta apertura por concepto de los Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento y compras técnicas	448.927	380.853
Tasas embarque	318.024	268.353
Combustible	261.700	220.343
Handling y ground handling	214.411	122.721
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	117.364	157.691
Arriendos, mantenciones y servicios IT	114.043	121.901
Otros gastos del personal	99.187	106.277
Asesorías y servicios profesionales	89.082	77.548
Servicios a bordo	80.086	72.902
Publicidad	57.903	46.751
Tripulación	40.765	20.560
Compañías Aéreas	32.817	9.778
Cumplimiento de metas agencias	29.478	15.649
Seguros de aviación	9.553	16.756
Otros	<u>162.974</u>	<u>123.731</u>
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u><u>2.076.314</u></u>	<u><u>1.761.814</u></u>

## (b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Mantención aeronaves y motores	191.524	74.874
Gastos de personal devengados	104.504	86.743
Cuentas por pagar al personal (1)	275.358	183.153
Otros pasivos devengados	37.146	26.988
Total pasivos devengados	<u><u>608.532</u></u>	<u><u>371.758</u></u>

(1) Participación en utilidades y bonos (Nota 22 letra b).

## NOTA 20 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	1.722	11.536	330.955	313.165	332.677	324.701
Contingencias civiles	5.052	1.173	169.732	124.411	174.784	125.584
Contingencias laborales	1.639	1.512	160.105	174.035	161.744	175.547
Otros	—	—	11.181	9.908	11.181	9.908
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	—	—	2.638	2.327	2.638	2.327
Total otras provisiones (3)	<u><u>8.413</u></u>	<u><u>14.221</u></u>	<u><u>674.611</u></u>	<u><u>623.846</u></u>	<u><u>683.024</u></u>	<u><u>638.067</u></u>

## (1) Provisiones por contingencias:

Las contingencias tributarias, corresponden a litigios y criterios tributarios relacionados con el tratamiento aplicable a impuestos directos e indirectos, los cuales se encuentran tanto en etapa administrativa como judicial.

Las contingencias civiles, corresponden a diferentes demandas de orden civil interpuestas en contra de la Sociedad. Las contingencias laborales corresponden a diferentes demandas de orden laboral interpuestas en contra de la Sociedad.

Las provisiones se reconocen en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

La Sociedad mantiene otras contingencias las que a nivel individual y en el acumulado no tienen un impacto significativo en estos estados financieros.

(2) Provisión constituida por los procesos que son llevados a cabo por la Comisión Europea, por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea.

(3) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024, incluye el valor razonable correspondiente a aquellas contingencias provenientes de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales, con probabilidad de pérdida inferior al 50%, que no se contabilizan en el curso normal de la aplicación de las Normas de Contabilidad NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

## Movimiento de provisiones:

	Contingencias (1)	Investigación Comisión Europea (1)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	939.331	2.477	941.808
Incremento en provisiones	448.338	—	448.338
Provisión utilizada	(92.729)	—	(92.729)
Diferencia por conversión filiales	(143.057)	—	(143.057)
Reverso de provisiones	(508.907)	—	(508.907)
Diferencia de cambio	(7.236)	(150)	(7.386)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	<b>635.740</b>	<b>2.327</b>	<b>638.067</b>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	635.740	2.327	638.067
Incremento en provisiones	269.985	5	269.990
Provisión utilizada	(94.853)	—	(94.853)
Diferencia por conversión filiales	12.346	—	12.346
Reverso de provisiones	(144.773)	—	(144.773)
Diferencia de cambio	1.941	306	2.247
Saldos al 31 de diciembre de 2025	<b>680.386</b>	<b>2.638</b>	<b>683.024</b>

(1) Ver detalle de los litigios e investigaciones gubernamentales con impacto material en la Nota 30.

## NOTA 21 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	3.580.317	3.118.099	—	140.244	3.580.317	3.258.343
Impuesto a las ventas	32.162	14.566	—	—	32.162	14.566
Retenciones	150.794	48.383	—	—	150.794	48.383
Otros impuestos	7.215	6.332	—	—	7.215	6.332
Dividendos por pagar	37.995	293.092	—	—	37.995	293.092
Otros pasivos varios	7.692	8.208	—	—	7.692	8.208
Total otros pasivos no financieros	<b>3.816.175</b>	<b>3.488.680</b>	<b>—</b>	<b>140.244</b>	<b>3.816.175</b>	<b>3.628.924</b>

### Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos							Saldo final MUS\$
	Saldo inicial MUS\$	(1) Reconocimiento MUS\$	Uso MUS\$	(1) Fidelización (acreditación y canje) MUS\$	Caducidad pasajes MUS\$	Diferencia de conversión MUS\$	Otros MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	3.393.600	15.679.754	(15.073.167)	(126.564)	(347.873)	(260.364)	(7.043)	3.258.343
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	3.258.343	17.264.291	(16.738.516)	21.311	(354.001)	124.933	3.956	3.580.317

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

LATAM Pass es el programa de pasajero frecuente de LATAM que permite premiar la preferencia y lealtad de sus clientes con múltiples beneficios y privilegios, a través de la acumulación de millas que pueden ser canjeados por pasajes o por una variada gama de productos y servicios. Los clientes acumulan millas LATAM Pass cada vez que vuelan en LATAM y en otras aerolíneas asociadas al programa, como también al comprar en los comercios o utilizar los servicios de una vasta red de empresas que tienen convenio con el programa alrededor del mundo.

- (2) Al 31 de diciembre de 2025, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$28.452 ( MUS\$35.615 al 31 de diciembre de 2024) correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta el término de la implementación de la alianza estratégica.

## NOTA 22 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Prestaciones por jubilación	95.768	71.296
Prestaciones por renuncias	6.424	7.048
Otras prestaciones	<u>79.387</u>	<u>89.083</u>
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u><u>181.579</u></u>	<u><u>167.427</u></u>

a) Movimiento de las prestaciones por jubilación, renuncias y otras prestaciones:

	Saldo inicial MUS\$	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes MUS\$	Beneficios pagados MUS\$	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial MUS\$	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	122.618	88.112	(10.778)	(21.769)	(10.756)	167.427
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	167.427	17.457	(11.465)	17.216	(9.056)	181.579

Los principales supuestos empleados en el cálculo, para la provisión en Chile, se presentan a continuación:

Supuestos	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
Tasa de descuento	5,41 %	5,92 %
Tasa esperada de incremento salarial	3,00 %	3,00 %
Tasa de rotación	2,80 %	2,96 %
Tasa de mortalidad	RV-2020	RV-2020
Tasa de inflación	3,00 %	3,42 %
Edad de jubilación mujeres	60	60
Edad de jubilación hombres	65	65

La tasa de descuento corresponde a la tasa de los Bonos del Banco Central de Chile BCP a 20 años plazo. Las tablas de mortalidad RV-2020 corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile. Para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

El cálculo del valor presente de la obligación por beneficios definidos es sensible a la variación de algunos supuestos actariales como tasa de descuento, incremento salarial, rotación e inflación.

A continuación, se presenta el análisis de sensibilidad para dichas variables:

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
<b>Tasa de descuento</b>		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(7.199)	(5.267)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	8.318	6.010
<b>Tasa de Crecimiento Salarial</b>		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	7.543	5.570
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(6.819)	(5.056)
(b) Provisión bono anual:		
	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	<u>275.358</u>	<u>183.153</u>

(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 19 letra b)

La participación en utilidades y bonos corresponde a un plan de incentivos anuales por cumplimiento de objetivos.

(c) CIP (Corporate Incentive Plan)

Con el objeto de incentivar la retención de talento de los empleados de las empresas del grupo LATAM, y en atención a la salida de LATAM Airlines Group S.A. (en adelante también “la Compañía”) y ciertas filiales del Procedimiento Capítulo 11, se acordó el otorgamiento de un incentivo extraordinario y excepcional denominado Corporate Incentive Plan (en adelante también “CIP”), el cual se hará exigible y pagará sujeto al cumplimiento de los términos, plazos, cláusulas y condiciones aprobadas en sesión de Directorio de fecha 25 de abril de 2023. En síntesis, el CIP contempla tres categorías orientadas a tres distintos grupos o categorías de empleados ya sea que estos estén contratados por la Compañía directamente, o bien en otras sociedades del grupo LATAM. Estas categorías son las siguientes: Empleados No Ejecutivos; Ejecutivos No Parte del Global Executive Meeting o “GEM”; y Ejecutivos GEM. Los empleados de cada uno de estos grupos sólo pueden optar al CIP que le corresponde a su respectiva categoría. Los términos de cada una de estas categorías del CIP fueron comunicados a los respectivos empleados entre los meses de enero a diciembre 2023.

A continuación, mayores antecedentes de cada una de las distintas categorías del CIP. Adicionalmente, en la Nota 33 se describen en mayor detalle los principales términos y condiciones de las últimas dos categorías del CIP (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM; y Ejecutivos GEM):

- i) Empleados No Ejecutivos: El primer subprograma fue dirigido a los empleados no ejecutivos que estando contratados en alguna de las empresas del grupo LATAM al 31 de diciembre de 2020 seguían en su cargo al 30 de abril de 2023, el cual contempla un pago fijo y garantizado en dinero en fechas determinadas, dependiendo del país donde está contratado el empleado.

Este subprograma está disponible para aquellos empleados que no pudieron optar a algunas de las dos categorías que se indican a continuación, o bien que pudiendo hacerlo, optaron por no participar en ellas.

- ii) Ejecutivos No Parte del GEM: El segundo subprograma, aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting – Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). Este programa contempla la creación

de Unidades sintéticas de remuneración (en adelante, simplemente “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

- iii) Ejecutivos GEM: El tercer subprograma, aplica a los ejecutivos GEM (Global Executive Meeting) de la compañía (CEO y de empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Este programa, en esencia, contempla la creación de Unidades sintéticas de remuneración que, por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

Las referidas Unidades se dividen en:

(1) Unidades asociadas a la permanencia del empleado en alguna de las empresas del grupo LATAM (“RSUs” – Retention Shares Units); y (2) Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en alguna de las empresas del grupo LATAM como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. (“PSUs” – Performance Shares Units). Dicho rendimiento está medido en definitiva en función del precio de la acción de LATAM Airlines Group S.A. en los términos y condiciones del CIP.

Tanto las RSUs como las PSUs están en consecuencia asociadas al transcurso del tiempo, haciéndose efectivas por parcialidades de acuerdo al calendario que contempla el CIP. En el caso de las RSUs, ellas tienen un vesting garantizado por parcialidades según se explica en mayor detalle en la Nota 33. Por su parte, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. Como se explica en mayor detalle en la Nota 33, las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán también derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al CIP. Aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”).

Durante el primer trimestre de 2025 se realizaron modificaciones en los contratos de los ejecutivos GEM que incorporan una modalidad alternativa para que parte de las Unidades PSUs asignadas al trabajador puedan hacerse efectivas. Más concretamente, hasta un 50% de las Unidades PSUs asignadas al trabajador respectivo serán elegibles para hacerse efectivas en la medida que en o antes del mes 60 contado desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11, el Retorno por Acción, expresado como porcentaje del precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799), supere ciertos umbrales. Para estos efectos, el concepto “Retorno por Acción” considera el precio promedio de las transacciones bursátiles en acciones de LATAM Airlines Group S.A. dentro de los 60 días hábiles bursátiles previos a la fecha de determinación, más los dividendos y distribuciones que hayan sido pagados a los accionistas con respecto a sus acciones en LATAM Airlines Group S.A. después de la salida del Procedimiento Capítulo 11.

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en alguna de las empresas del grupo LATAM a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

Durante el año de 2025 hasta el mes de diciembre, el monto devengado por el CIP fue de US\$18,21 millones (US\$78,79 millones al 31 de diciembre de 2024), el cual se encuentra registrado en la línea “Gastos de administración” del Estado de Resultados Consolidado por función. Al cierre de diciembre de 2025, el saldo provisionado de este plan es de US\$120,85 millones (US\$152,6 millones al 31 de diciembre de 2024).

(d) Los gastos de personal se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	1.504.554	1.337.982
Beneficios a corto plazo a los empleados	229.457	243.210
Otros gastos de personal	207.110	157.282
Total	<u>1.941.121</u>	<u>1.738.474</u>

#### NOTA 23 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	408.700	433.447
Flota (JOL)	40.000	40.000
Provisión vacaciones y gratificaciones	22.016	18.129
Otros pasivos varios	492	186
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>471.208</u>	<u>491.762</u>

## NOTA 24 - PATRIMONIO

## (a) Capital

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

El capital pagado de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2025, es la cantidad de MUS\$4.418.110, dividido en 574.215.983.709 acciones (MUS\$5.003.534, dividido en 604.437.877.587 acciones al 31 de diciembre de 2024), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. El total de acciones autorizadas de la Sociedad, al 31 de diciembre de 2025, corresponde a 574.219.895.457 acciones. De lo anterior fluye que 3.911.748 acciones, se encuentran pendientes de suscripción y pago, y dichas acciones destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H emitidos con ocasión de la salida del procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11. No hay series especiales de acciones, ni privilegios. La forma de los títulos de las acciones, su emisión, canje, inutilización, extravío, reemplazo y demás circunstancias de los mismos, así como la transferencia de las acciones, se regirán por lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento.

Con fecha 2 de septiembre de 2025, el Directorio de la Sociedad citó a Junta Extraordinaria de Accionistas para el día 17 de octubre de 2025 con el objeto de someter a votación de los accionistas la cancelación anticipada de las 30.221.893.878 acciones de propia emisión adquiridas por la Compañía en el marco de los programas de recompra de acciones aprobados en las Juntas Extraordinarias de Accionistas de 17 de marzo de 2025 y 26 de junio de 2025; así como acordar la correspondiente disminución del capital social. En dicha Junta de Accionistas, se aprobó cancelar anticipadamente las citadas 30.221.893.878 acciones de propia emisión, las que representan un monto de capital suscrito y pagado de US\$585.424.212, disminuyendo en consecuencia el capital social en dicha cantidad. De este modo, el capital social fue reducido desde la cantidad de US\$5.003.576.326,78 dividido en 604.441.789.335 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal, a la cantidad de US\$4.418.152.114,78, dividido en 574.219.895.457 acciones, de una misma y única serie, sin valor nominal. De dicha cantidad, la suma de US\$4.418.109.716,78, representados por 574.215.983.709 acciones, se encuentran íntegramente suscritas y pagadas; y, el saldo, por US\$42.398, representado por 3.911.748 acciones, están destinadas exclusivamente para responder a la conversión de 42.398 Bonos Convertibles Serie H emitidos con ocasión de la salida del procedimiento de reorganización bajo el Capítulo 11.

## (b) Movimiento de acciones autorizadas

La siguiente tabla muestra al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 el movimiento de las acciones autorizadas, completamente pagadas y acciones de respaldo a ser entregadas en caso que sea ejercida la respectiva opción de conversión bajo los bonos convertibles actualmente emitidos por la Sociedad:

	Al 31 de diciembre de 2025				Al 31 de diciembre de 2024			
	Número de acciones autorizadas	Número de acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión (*)	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas	Número de acciones autorizadas	Número de acciones pagadas o entregadas en virtud del ejercicio de la opción de conversión	Número de acciones de respaldo de los bonos convertibles pendientes de colocar	Número de acciones a suscribir o no utilizadas
Saldo inicial	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—
CANCELACIÓN ANTICIPADA DE ACCIONES DE PROPIA EMISIÓN	(30.221.893.878)	(30.221.893.878)	—	—	—	—	—	—
Subtotal	(30.221.893.878)	(30.221.893.878)	—	—	—	—	—	—
Saldo final	574.219.895.457	574.215.983.709	3.911.748	—	604.441.789.335	604.437.877.587	3.911.748	—

(\*) ver nota 24 letra (d)

## (c) Capital social

El siguiente cuadro muestra el movimiento del capital social:

## Movimiento acciones totalmente pagadas:

	Capital Pagado
	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2024	5.003.534
No existen movimientos en el ejercicio 2024	—
Saldo final al 31 de diciembre de 2024	<u>5.003.534</u>
Saldo inicial al 1 de enero de 2025	5.003.534
Cancelación anticipada acciones de propia emisión	(585.424)
Subtotal	<u>(585.424)</u>
Saldo final al 31 de diciembre de 2025	<u>4.418.110</u>

## (d) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2025, del total de acciones suscritas y pagadas la sociedad adquirió 30.221.893.878 de acciones, de acuerdo a los programas de adquisición de acciones de propia emisión, por un monto de MUS\$585.424. Estas acciones fueron canceladas anticipadamente conforme a lo aprobado en la Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de octubre de 2025.

El movimiento de acciones en cartera es el siguiente:

Movimiento acciones propias en cartera	Cantidad de acciones	Monto de acciones	Gastos pagados	Total
Saldo inicial al 1 de enero de 2024	—	—	—	—
Movimientos en el ejercicio	—	—	—	—
Saldo final al 31 de diciembre de 2024	—	—	—	—
Saldo inicial al 1 de enero de 2025	—	—	—	—
Programa de adquisición de acciones propia aprobado en Junta extraordinaria de Accionistas del 17 de marzo de 2025, pagado en mayo de 2025	9.671.006.041	151.997	154	152.151
Programa de adquisición de acciones propia aprobado en Junta extraordinaria de Accionistas del 26 de junio de 2025, pagado en julio 2025	20.550.887.837	432.840	433	433.273
Cancelación anticipada acciones de propia emisión aprobada en Junta Extraordinaria de Accionistas celebrada el 17 de octubre de 2025	(30.221.893.878)	(584.837)	(587)	(585.424)
Saldo final al 31 de diciembre de 2025	—	—	—	—

## (e) Otras participaciones en el patrimonio – Bonos convertibles

## (e.1) Suscripción de bonos

Los Bonos Convertibles fueron emitidos para ser colocados a cambio de un aporte de efectivo, en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 o una combinación de ambos. Los Bonos Convertibles emitidos para ser colocados a cambio de efectivo fueron valuados a valor razonable (al efectivo recibido). Los Bonos Convertibles emitidos para ser entregados en dación en pago de otros pasivos fueron valuados considerando el descuento acordado a cada grupo de pasivos a la fecha de salida. La siguiente tabla muestra los 3 Bonos Convertibles a sus valores nominales ajustados, si lo hubiese, para determinar sus valores razonables y el monto de los costos de transacción. El componente de

deuda es deducido para determinar la porción de capital. La porción de capital se registra en Otras participaciones en el patrimonio al momento en que se emiten los Bonos Convertibles.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 no hubo suscripción de bonos convertibles.

#### (e.2) Conversión de bonos en acciones

Hasta el 31 de diciembre de 2023 se han convertido en acciones los siguientes bonos:

Conceptos	Bono Convertible G	Bono Convertible H	Bono Convertible I	Total Bonos Convertibles
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Porcentaje de conversión sobre bonos suscritos	100,000 %	99,997 %	100,000 %	
Opción de conversión de Bonos convertibles ejercidos	1.133.397	1.372.798	6.863.427	9.369.622
Total bonos convertidos	1.133.397	1.372.798	6.863.427	9.369.622

Al 31 de diciembre de 2025 y al 31 de diciembre de 2024 no hubo conversiones adicionales de bonos convertibles en acciones.

La opción de conversión de la emisión de bonos convertibles, clasificados como patrimonio se determina deduciendo el monto del componente de pasivo del valor justo del instrumento compuesto (es decir, los bonos convertibles) en su conjunto. Este se reconoce e incluye en el patrimonio, neto de los efectos del impuesto a las ganancias y no se vuelve a medir posteriormente. Asimismo, la opción de conversión clasificada como patrimonio neto permanecerá en el patrimonio neto hasta que se ejerza la opción de conversión, en cuyo caso, el saldo registrado en el patrimonio neto se transferirá al capital pagado. A la fecha de emisión de estos estados financieros, la porción no convertida en patrimonio corresponde a MUS\$39.

#### (e.3) Bonos convertibles

Las condiciones contractuales de los Bonos Convertibles G, H e I consideraron la entrega de una cantidad fija de acciones de LATAM Airlines Group S.A. al momento del ejercicio de la opción de conversión de cada uno de ellos. Lo anterior determinó la clasificación de los bonos convertibles como instrumentos de patrimonio, a excepción del Bono H el que considera, además de la entrega de una cantidad fija de acciones, el pago de un 1% de interés anual con ciertas condiciones para su pago y su devengo a partir de 60 días posteriores al 3 de noviembre de 2022. El pago de este interés da origen al reconocimiento de un componente de pasivo para el Bono Convertible Clase H.

A la fecha de emisión, el valor razonable del componente de pasivo por un monto de MUS\$102.031 fue estimado utilizando la tasa de interés vigente en el mercado para instrumentos similares no convertibles.

Los costos de transacción relacionados con el componente de pasivo se incluyen en el valor en libros de la porción de pasivo y se amortizan durante el período de los bonos convertibles usando el método de interés efectivo.

#### (f) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial	Plan de opciones sobre acciones	Saldo final
		MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	37.235	—	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	37.235	—	37.235

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones” que expiraron durante el primer trimestre de 2023. No se otorgaron instrumentos de capital ni se pagaron montos asociados con estos planes.

## (g) Otras reservas varias

Movimiento de Otras reservas varias:

Períodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Otras reservas varias	Otros Aumentos (Disminuciones)	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	(1.170.016)	—	—	510	(1.169.506)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	(1.169.506)	—	—	(19.505)	(1.189.011)

El saldo de las Otras reservas varias, se compone como sigue:

	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.666.202	2.666.202
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(211.582)	(211.582)
Ajuste del valor justo de bonos convertibles (4)	(3.624.871)	(3.624.871)
Programa de recompra de acciones propias OFB junio 2025(5ii) (*)	(15.603)	—
Programa de recompra de acciones propias OFB marzo 2025(5i) (*)	(3.902)	—
Otras	(1.875)	(1.875)
Total	<u>(1.189.011)</u>	<u>(1.169.506)</u>

- (1) Corresponde a la diferencia entre el valor de las acciones de TAM S.A., adquiridas por Sister Holdco S.A. (en virtud de las Suscripciones) y por Holdeco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo corresponde a la pérdida generada por: Lan Pax Group S.A. e Inversiones Lan S.A. en la adquisición de acciones de Aerovías de Integración Regional S.A. por (MUS\$3.480) y (MUS\$20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolinas Brasileiras S.A. por (MUS\$885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto de (MUS\$2) y la adquisición de participación no controladora de Aerolane S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de (MUS\$21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por (MUS\$184.135), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A. a través de LATAM Airlines Group S.A. por un monto de (MUS\$3.225), adquisición de la participación no controladora de LAN Argentina S.A. y de Inversora Cordillera a través de Transportes Aéreos del Mercosur S.A. por un monto de (MUS\$3.383). El movimiento durante el año 2023 fue el siguiente: adquisición de la participación no controladora de Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto de MUS\$(23) y modificación de estatutos asociada a primas de emisión en Aerovías de Integración Regional S.A. por un monto total de MUS\$5.097.
- (4) El ajuste al valor razonable de los Bonos Convertibles entregados en dación en pago de acreencias reconocidas en el Procedimiento Capítulo 11 se valió considerando el descuento que liquidó cada grupo de pasivos a la fecha de surgimiento. Corresponden a: ganancia por descuento de cuentas por pagar y otras cuentas por pagar por MUS\$2.564.707, ganancia por descuento de pasivos financieros por MUS\$420.436 y ganancia por descuento de pasivos por arrendamiento que se encuentra registrado contra el activo por derecho de uso por MUS\$639.728 al 31 de diciembre de 2025 y 31 de diciembre de 2024.

## (5) Programas de recompra de acciones

## 5i) Oferta Firme en Bloque (OFB) marzo 2025

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 17 de marzo de 2025, se aprobó un programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el “Primer Programa”) por una duración máxima de 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y por hasta el 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a dicha fecha, esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones. De acuerdo a los términos en que fue aprobado, el objetivo del Primer Programa es la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Primer Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Primer Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcanzare el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B.

En Sesión de Directorio celebrada el 28 de marzo de 2025, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al Programa aprobado en la referida Junta en los términos de la delegación otorgada al Directorio en dicha Junta y en la normativa aplicable. En particular, en dicha fecha el Directorio acordó:

- a) Dar inicio al Primer Programa a través del mecanismo de prorrata de oferta firme en bloque (la “OFB”) en la Bolsa de Comercio de Santiago, Bolsa de Valores (la “Bolsa”) por hasta un 1,6% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 9.671.006.041 acciones), a un precio por acción de \$15,02 (quince coma cero dos pesos, moneda de curso legal en Chile), equivalentes al 28 de marzo de 2025 a US\$0,016120204 (cero coma cero uno seis uno dos cero dos cero cuatro dólares de los Estados Unidos de América), según el tipo de cambio dólar observado vigente en dicha fecha, y por un periodo de 30 días.
- b) Determinar que la OFB fuese inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 28 de marzo de 2025, con efecto a contar del 1 de abril de 2025. La OFB tuvo un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de abril de 2025 y el 30 de abril de 2025.
- c) Contratar a J.P. Morgan Corredores de Bolsa SpA y a Banchile Corredores de Bolsa S.A. para efectos de implementar la OFB.

Asimismo, en esta misma Sesión, se acordó que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Primer Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Al 31 de marzo de 2025, producto de la aprobación por parte del Directorio de la Sociedad de dar inicio al programa de adquisición de acciones de propia emisión, a través del mecanismo de prorrata de oferta a firme en bloque (OFB) señalado en los párrafos anteriores la Sociedad procedió a reconocer la obligación de pago de MUS\$155.899.

Con fecha 30 de abril de 2025 la OFB fue declarada plenamente exitosa recibiendo aceptaciones que excedieron largamente las acciones ofrecidas comprar con cargo al Primer Programa, lo cual a su vez obligó a la Sociedad a aplicar una prorrata a los accionistas aceptantes de la OFB. Así las cosas, la OFB fue liquidada en definitiva el pasado 2 de mayo de 2025 no pudiendo los accionistas aceptantes de la OFB vender con cargo al Primer Programa todas las acciones que pretendían. Producto de la ejecución del Primer Programa, la Sociedad adquirió en definitiva la totalidad de las 9.961.006.041 acciones objeto del mismo.

Con fecha 2 de mayo de 2025, se procedió a la liquidación de la compra del 1,6% de las acciones suscritas y pagadas (9.671.006.041 acciones) por un monto total de MUS\$151.997 (Ver Nota 24(d)). A esa fecha se mantuvo en otras reservas MUS\$3.902, esta diferencia se origina por los tipos de cambio entre, por una parte, la fecha de reconocimiento de la obligación de pago, al 31 de marzo de 2025 conforme a lo antes indicado, y por la otra, la fecha

de liquidación de la OFB al 2 de mayo de 2025. Lo anterior debido a que el precio de las acciones fue fijado y pagado en pesos chilenos.".

### 5ii) Oferta a Firme en Bloque (OFB) junio 2025

En Junta Extraordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 26 de junio de 2025, se aprobó un nuevo programa de adquisición de acciones de propia emisión conforme a los artículos 27 A a 27 C y demás pertinentes de la Ley sobre Sociedades Anónimas (el “Nuevo Programa”) por una duración máxima de hasta 18 meses contados desde la fecha de la Junta, y por hasta el 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad a dicha fecha, esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones. De acuerdo a los términos en que fue aprobado, el objetivo del Nuevo Programa es la distribución de recursos a los accionistas y la inversión en acciones de propia emisión. En dicha Junta se delegó en el Directorio la facultad de fijar el precio mínimo y máximo de adquisición de las acciones con cargo al Nuevo Programa, quedando plenamente facultado para modificar dicha determinación cuantas veces lo estime necesario, a su propio criterio. La Junta resolvió asimismo facultar al Directorio para que, de conformidad con el artículo 27 B de la Ley sobre Sociedades Anónimas, lleve a cabo la adquisición de acciones objeto del Nuevo Programa en bolsas de valores a través de sistemas que permitan la adquisición a prorrata de las acciones recibidas y, si no se alcance el porcentaje fijado adquirir, el saldo restante podrá comprarse directamente en rueda. Adicionalmente, el Directorio quedó siempre facultado para adquirir acciones directamente en rueda en una cantidad representativa de hasta el 1% del capital accionario de la Sociedad dentro de cualquier período de 12 meses, sin necesidad de aplicar el procedimiento de prorrata, en los términos previstos en el citado artículo 27 B.

En Sesión de Directorio celebrada el 27 de junio de 2025, el Directorio de la Sociedad aprobó dar inicio al Nuevo Programa aprobado en la referida Junta en los términos de la delegación otorgada al Directorio en dicha Junta y en la normativa aplicable. En particular, en dicha fecha el Directorio acordó:

- a) Dar inicio al Nuevo Programa a través del mecanismo de OFB en la Bolsa por hasta un 2,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide el capital social de la Sociedad (esto es, por hasta 14.506.509.062 acciones), a un precio por acción de \$19,00 (diecinueve pesos, moneda de curso legal en Chile), equivalentes al 27 de junio de 2025 a US\$0,020415400 (cero coma cero dos cero cuatro uno cinco cuatro cero cero dólares de los Estados Unidos de América), según el tipo de cambio dólar observado vigente en dicha fecha, y por un periodo de 30 días. Los términos y condiciones de la OFB podrán ser modificados conforme a lo permitido por la normativa vigente. Cualquier cambio será oportunamente informado mediante un nuevo Hecho Esencial y será registrado en la Bolsa de acuerdo a lo dispuesto por la normativa bursátil.
- b) Determinar que la OFB fuese inscrita en los sistemas de la Bolsa con fecha 27 de junio de 2025, con efecto a contar del 1 de julio de 2025. La OFB tendrá un período inicial de 30 días, esto es, entre el 1 de julio de 2025 y el 30 de julio de 2025.
- c) Contratar a Banchile Corredores de Bolsa S.A. y a Larrain Vial S.A. Corredora de Bolsa para efectos de implementar la OFB.

Asimismo, en esta misma Sesión, se acordó que los tenedores de ADR que deseen vender acciones con cargo al Nuevo Programa, deberán previamente cancelar sus respectivos ADR y convertirlos en acciones de la Sociedad en los términos contemplados en nuestro contrato de depósito con JPMorgan Chase Bank, N.A. Para tal efecto, deberán tomar contacto con el depositario.

Al 30 de junio de 2025, producto de la aprobación por parte del Directorio de la Sociedad de dar inicio al programa de adquisición de acciones de propia emisión, a través del mecanismo de prorrata de oferta a firme en bloque (OFB) señalado en los párrafos anteriores la Sociedad procedió a reconocer la obligación de pago de MUS\$296.156.

En sesión de Directorio celebrada el 29 de julio de 2025, la Compañía aprobó aumentar el precio de la OFB a la cantidad de \$20,6 (veinte coma seis pesos, moneda de curso legal en Chile) por acción.

En sesión de Directorio celebrada el 30 de julio de 2025, la Compañía aprobó aumentar el porcentaje máximo de acciones a adquirirse bajo la OFB de modo que a través de ella pueda comprarse hasta un 3,4% de las acciones suscritas y pagadas en que se divide su capital social (esto es, por hasta 20.550.887.837 acciones); porcentaje que corresponde al máximo que contempla el Nuevo Programa.

Con fecha 30 de julio de 2025 la OFB fue declarada plenamente exitosa recibiendo aceptaciones que excedieron largamente las acciones ofrecidas comprar con cargo al Nuevo Programa, lo cual a su vez obligó a la Sociedad a aplicar una prorrata a los accionistas aceptantes de la OFB. Así las cosas, la OFB fue liquidada en definitiva el pasado 31 de julio de 2025 no pudiendo los accionistas aceptantes de la OFB vender con cargo al Nuevo Programa todas las acciones que pretendían. Producto de la ejecución del Nuevo Programa, la Sociedad adquirió en definitiva la totalidad de las 20.550.887.837 acciones objeto del mismo.

Con fecha 31 de julio de 2025, se procedió a la liquidación de la compra del 3,4% de las acciones suscritas y pagadas (20.550.887.837 acciones) por un monto total de MUS\$432.840 (Ver Nota 24(d)). A esa fecha se mantuvo en otras reservas MUS\$15.603, esta diferencia se origina por la variación en los tipos de cambio entre, por una parte, la fecha de reconocimiento de la obligación de pago, al 30 de junio de 2025 y, por la otra, la fecha de liquidación final de la OFB, al 31 de julio de 2025. Dicha diferencia cambiaria se vio afectada por los siguientes eventos que ocurrieron entre esas fechas: el aumento del precio de la OFB, el 29 de julio de 2025 y la modificación del porcentaje máximo de acciones a adquirirse, permitiendo la compra de hasta un 3,4% del capital social, el 30 de julio de 2025. Lo anterior debido a que el precio de las acciones fue fijado y pagado en pesos chilenos.

#### (h) Reservas con efecto en otros resultados integrales

Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2024	(3.830.611)	(38.678)	32.947	(48.559)	(3.884.901)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	15.476	(34.872)	—	(19.396)
Reclasificación de ORI a resultados	—	(40.898)	22.685	—	(18.213)
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	11.999	14.580	—	26.579
Reservas actariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(21.763)	(21.763)
Impuesto Diferido IAS Actariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	908	908
Diferencia por conversión filiales	(379.049)	(795)	304	—	(379.540)
Saldos al 31 de diciembre de 2024	<u>(4.209.660)</u>	<u>(52.896)</u>	<u>35.644</u>	<u>(69.414)</u>	<u>(4.296.326)</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2025	(4.209.660)	(52.896)	35.644	(69.414)	(4.296.326)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	—	1.416	(37.121)	—	(35.705)
Reclasificación de ORI a resultados	—	(5.854)	47.126	—	41.272
Reclasificación de ORI al valor del activo cubierto	—	(2.204)	—	—	(2.204)
Reservas actariales por planes de beneficios a los empleados	—	—	—	(17.060)	(17.060)
Impuesto Diferido IAS Actariales por Beneficios a los empleados	—	—	—	510	510
Diferencia por conversión filiales	218.266	398	(210)	—	218.454
Saldos al 31 de diciembre de 2025	<u>(3.991.394)</u>	<u>(59.140)</u>	<u>45.439</u>	<u>(85.964)</u>	<u>(4.091.059)</u>

#### (h.1) Reservas por diferencias de cambio por conversión

Se originan por las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta en entidades extranjeras (o nacionales con moneda funcional diferente de la matriz), y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto. Cuando se vende o dispone la inversión (todo

o parte), y se produce pérdida de control, estas reservas se reconocen en el estado de resultados consolidado como parte de la pérdida o ganancia en la venta o disposición. Si la venta no conlleva pérdida de control, estas reservas son transferidas a los intereses minoritarios.

#### (h.2) Reservas de coberturas de flujo de caja

Se originan por la valorización a valor razonable al cierre de cada período, de los contratos de derivados vigentes que se han definido como de cobertura. En la medida que los mencionados contratos van venciendo, estas reservas deben ajustarse reconociendo los resultados o activos correspondientes.

#### (h.3) Reservas de ganancias o pérdidas actariales en planes de beneficios definidos

Se originan por incrementos o disminuciones en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos, debido a cambios en las suposiciones actariales y ajustes por experiencia, este último originado por diferencias entre los supuestos iniciales y los sucesos efectivamente ocurridos en el plan.

#### (h.4) Reservas por cambios en el valor temporal del dinero en opciones

Se originan por la variación en el valor temporal del dinero, que representa la diferencia entre el valor razonable de la opción y su valor intrínseco.

#### (i) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Períodos	Saldo inicial MUS\$	Resultado del ejercicio MUS\$	Dividendos (*) MUS\$	Otros aumentos (disminuciones) MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2024	464.411	976.972	(293.092)	—	1.148.291
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2025	1.148.291	1.459.984	(437.995)	—	2.170.280

(\*) Ver Nota 24 (j).

#### (j) Dividendos por acción

Descripción de dividendo	Dividendo provisorio año 2025	Dividendo mínimo obligatorio año 2025	Dividendo definitivo año 2024
Importe de dividendo (MUS\$)	400.000 (*)	37.995 (**)	293.092 (***)
Número de acciones sobre las que se determina el dividendo	574.215.983.709	574.215.983.709	604.437.877.587
Dividendo por acción (US\$)	0,000697	0,000066	0,000485
Fecha de pago	23/12/2025		22/04/2025

(\*) En Directorio de fecha 3 de diciembre de 2025, se aprobó la distribución del Dividendo N°54, Provisorio, con cargo a la utilidad del Ejercicio 2025, por un total de MUS\$400.000. La fecha de pago fue el 23 de diciembre de 2025.

(\*\*) Corresponde al reconocimiento de la provisión necesaria para alcanzar el dividendo mínimo obligatorio al 31 de diciembre de 2025, equivalente al 30 % de las utilidades del ejercicio 2025. La distribución del dividendo definitivo, con cargo al ejercicio 2025, se encuentra sujeta a la propuesta del Directorio y a la aprobación de los accionistas en la oportunidad que corresponda, de conformidad con la normativa legal y reglamentaria aplicable.

(\*\*\*) En Junta Ordinaria de Accionistas de fecha 24 de marzo de 2025, se acordó distribuir un dividendo definitivo propuesto por el Directorio en Sesión Ordinaria del 14 de marzo de 2025, el cual asciende a MUS\$293.092, que corresponde al 30% de las utilidades del ejercicio del año 2024. La fecha de pago fue el 22 de abril de 2025.

## NOTA 25 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	12.611.528	11.233.287
Carga	1.653.528	1.599.756
Total	<b><u>14.265.056</u></b>	<b><u>12.833.043</u></b>

## NOTA 26 - COSTOS Y GASTOS POR NATURALEZA

### (a) Costos y gastos de operación

Los principales costos y gastos de operación y administración se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Combustible	(3.804.821)	(3.970.077)
Otros arriendos y tasas aeronáuticas	(1.638.809)	(1.470.057)
Mantenimiento de aeronaves	(862.647)	(815.916)
Arriendo de aeronaves (*)	—	(4.164)
Comisiones	(252.670)	(230.127)
Servicios a pasajeros	(382.252)	(331.918)
Otros costos de operaciones	<b><u>(1.539.833)</u></b>	<b><u>(1.448.052)</u></b>
Total	<b><u>(8.481.032)</u></b>	<b><u>(8.270.311)</u></b>

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

Arrendamientos de activos de bajo valor distribuidos en los rubros de los Costos y gastos por naturaleza

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	(22.165)	(18.555)
Total	<u><u>(22.165)</u></u>	<u><u>(18.555)</u></u>

(b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	(1.644.873)	(1.375.101)
Amortización	(91.225)	(72.555)
Total	<u><u>(1.736.098)</u></u>	<u><u>(1.447.656)</u></u>

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 16 (a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2025 es de MUS\$772.159 (MUS\$668.936 para el mismo periodo de 2024).

(c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	(261.722)	(452.778)
Arrendamientos financieros	(43.039)	(49.809)
Pasivos por arrendamientos	(315.309)	(318.267)
Otros gastos financieros	(101.346)	(61.096)
Total	<u><u>(721.416)</u></u>	<u><u>(881.950)</u></u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 22, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

## NOTA 27 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Tours	83.187	60.437
Aduanas y almacenaje	48.517	37.710
Canjes LATAM Pass no aéreos	19.351	35.904
Otros ingresos varios	78.879	66.618
Total	<u><u>229.934</u></u>	<u><u>200.669</u></u>

## NOTA 28 - MONEDA EXTRANJERA Y DIFERENCIAS DE CAMBIO

La moneda funcional de LATAM Airlines Group S.A. es el dólar estadounidense, además tiene filiales cuya moneda funcional es diferente al dólar estadounidense, como son el peso chileno, peso argentino, peso colombiano, real brasileño y guaraní.

La moneda funcional se define como la moneda del entorno económico principal en el que opera una entidad y en cada entidad todas las otras monedas se definen como moneda extranjera.

Considerando lo anterior, los saldos por moneda señalados en la presente nota, corresponden a la sumatoria del concepto moneda extranjera de cada una de las entidades que componen LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

A continuación, se presentan las tasas de cambio vigentes para el dólar estadounidense, en las fechas indicadas:

	31 de diciembre de 2025	31 de diciembre de 2024	31 de diciembre de 2023
Peso argentino	1.454,92	1.030,50	807,98
Real brasileño	5,50	6,18	4,85
Peso chileno	907,13	996,46	877,12
Peso colombiano	3.772,05	4.403,50	3.872,49
Euro	0,85	0,96	0,90
Dólar australiano	1,50	1,61	1,46
Boliviano	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	17,95	20,54	16,91
Dólar neozelandés	1,72	1,77	1,58
Nuevo sol peruano	3,36	3,80	3,70
Guaraní paraguayo	6.560,00	7.815,0	7.270,60
Peso uruguayo	38,95	43,80	38,81

### Moneda extranjera

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los activos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
<b>Activos corrientes</b>		
Efectivo y equivalentes al efectivo	832.594	630.133
Peso argentino	2.692	4.184
Real brasileño	42.258	4.529
Peso chileno	206.013	17.440
Peso colombiano	22.937	12.156
Euro	20.350	15.721
Dólar estadounidense	485.614	532.670
Otras monedas	52.730	43.433
Otros activos financieros, corriente	8.083	7.768
Peso chileno	2.026	2.130
Dólar estadounidense	5.413	5.086
Otras monedas	644	552
Otros activos no financieros, corrientes	88.031	58.675
Peso chileno	68.643	29.968
Euro	2.775	4.105
Dólar estadounidense	2.356	2.542
Sol peruano	6.158	7.845
Otras monedas	8.099	14.215

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
<b>Activos corrientes</b>		
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	212.571	214.599
Peso argentino	6.885	8.729
Real brasileño	3.012	198
Peso chileno	93.341	64.915
Peso colombiano	1.918	1.562
Euro	65.264	96.438
Dólar estadounidense	7.364	7.503
Otras monedas	34.787	35.254
 Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	 7	 24
Peso chileno	7	24
 Activos por impuestos corrientes	 29.297	 13.121
Peso chileno	2.407	2.035
Peso colombiano	11.974	7.020
Sol peruano	12.966	1.909
Otras monedas	1.950	2.157
 Total activos corrientes	 1.170.583	 916.475
Peso argentino	9.577	12.913
Real brasileño	45.270	4.727
Peso chileno	372.437	116.512
Peso colombiano	36.829	20.738
Euro	88.389	116.264
Dólar estadounidense	500.747	547.801
Otras monedas	117.334	97.520

	Al 31 de diciembre de 2025 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2024 MUS\$
<b><u>Activos no corrientes</u></b>		
Otros activos financieros, no corrientes	13.211	13.627
Real brasileño	3.417	2.989
Peso chileno	775	876
Euro	4.581	4.579
Dólar estadounidense	1.182	2.315
Otras monedas	3.256	2.868
Otros activos no financieros, no corriente	8.791	5.127
Real brasileño	6.771	5.058
Otras monedas	2.020	69
Cuentas por cobrar, no corrientes	5.543	4.126
Peso chileno	5.543	4.126
Activos por impuestos diferidos	57	5.147
Peso colombiano	—	5.112
Otras monedas	57	35
Total activos no corrientes	27.602	28.027
Real brasileño	10.188	8.047
Peso chileno	6.318	5.002
Peso colombiano	—	5.112
Euro	4.581	4.579
Dólar estadounidense	1.182	2.315
Otras monedas	5.333	2.972

El detalle de saldos por moneda extranjera de las partidas monetarias en los pasivos corrientes y no corrientes, es el siguiente:

<u>Pasivos corrientes</u>	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	10.694	30.413	1.080	872
Peso chileno	4.552	1.621	974	747
Euro	3.712	26.191	14	6
Dólar estadounidense	2.162	2.131	—	—
Otras monedas	268	470	92	119
 Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	 837.459	 817.925	 9.010	 8.639
Peso argentino	3.600	5.203	206	133
Real brasileño	1.429	13.237	649	765
Peso chileno	191.314	175.057	1.806	1.556
Euro	37.834	48.804	4	7
Dólar estadounidense	546.733	513.970	2.383	1.773
Sol peruano	51.880	45.244	3.896	4.301
Peso mexicano	2.735	1.890	—	—
Libra esterlina	1.082	4.811	15	18
Peso uruguayo	612	1.253	4	5
Otras monedas	240	8.456	47	81
 Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corriente	 5.482	 7.520	 —	 —
Dólar estadounidense	5.482	7.520	—	—
 Otras provisiones, corrientes	 6	 10	 8.427	 14.161
Peso chileno	—	—	4	4
Otras monedas	6	10	8.423	14.157

<u>Pasivos corrientes</u>	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos no financieros, corrientes	99.444	11.031	5.652	5.330
Peso argentino	802	1.286	176	478
Peso chileno	94.046	3.916	2.832	2.688
Peso colombiano	1.536	1.122	1.513	1.187
Dólar estadounidense	1.756	3.185	663	758
Otras monedas	1.304	1.522	468	219
Total pasivos corrientes	953.085	866.899	24.169	29.002
Peso argentino	4.402	6.489	382	611
Real brasileño	1.429	13.237	649	765
Peso chileno	289.912	180.594	5.616	4.995
Peso colombiano	1.536	1.122	1.513	1.187
Euro	41.546	74.995	18	13
Dólar estadounidense	556.133	526.806	3.046	2.531
Otras monedas	58.127	63.656	12.945	18.900

<u>Pasivos no corrientes</u>	Más de 1 a 3 años		Más de 3 años a 5 años		Más de 5 años	
	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, no corrientes						
Peso chileno	165.530	90.248	5.701	2.791	165.699	167.538
Euro	39.139	33.318	5.654	2.749	164.600	166.495
Dólar estadounidense	115.122	43.861	47	42	1.099	1.043
Otras monedas	10.122	12.217	—	—	—	—
Otras monedas	1.147	852	—	—	—	—
Cuentas por pagar, no corrientes						
Peso chileno	23.144	22.407	—	—	—	—
Dólar estadounidense	19.744	16.477	—	—	—	—
Otras monedas	1.266	4.397	—	—	—	—
Otras monedas	2.134	1.533	—	—	—	—
Otras provisiones, no corrientes						
Peso argentino	59.075	44.993	—	—	—	—
Real brasileño	2.344	2.685	—	—	—	—
Peso chileno	50.948	37.227	—	—	—	—
Peso colombiano	2.604	1.996	—	—	—	—
Euro	135	330	—	—	—	—
Dólar estadounidense	3.001	2.653	—	—	—	—
Dólar estadounidense	43	102	—	—	—	—
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes						
Peso chileno	111.808	89.950	—	—	—	—
Dólar estadounidense	107.187	82.804	—	—	—	—
Dólar estadounidense	4.621	7.146	—	—	—	—
Total pasivos no corrientes						
Peso argentino	359.557	247.598	5.701	2.791	165.699	167.538
Real brasileño	2.344	2.685	—	—	—	—
Peso chileno	50.948	37.227	—	—	—	—
Peso colombiano	168.674	134.595	5.654	2.749	164.600	166.495
Euro	135	330	—	—	—	—
Dólar estadounidense	118.123	46.514	47	42	1.099	1.043
Dólar estadounidense	16.052	23.862	—	—	—	—
Otras monedas	3.281	2.385	—	—	—	—

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	Al 31 de diciembre de 2025	Al 31 de diciembre de 2024
	MUS\$	MUS\$
Total activos	1.198.185	944.502
Peso argentino	9.577	12.913
Real brasileño	55.458	12.774
Peso chileno	378.755	121.514
Peso colombiano	36.829	25.850
Euro	92.970	120.843
Dólar estadounidense	501.929	550.116
Otras monedas	122.667	100.492
 Total pasivos	1.508.211	1.313.828
Peso argentino	7.128	9.785
Real brasileño	53.026	51.229
Peso chileno	634.456	489.428
Peso colombiano	3.184	2.639
Euro	160.833	122.607
Dólar estadounidense	575.231	553.199
Otras monedas	74.353	84.941
 Posición Neta	2.449	3.128
Peso argentino	2.432	(38.455)
Real brasileño	(255.701)	(367.914)
Peso chileno	33.645	23.211
Peso colombiano	(67.863)	(1.764)
Euro	(73.302)	(3.083)
Dólar estadounidense	48.314	15.551

## NOTA 29 – GANANCIA POR ACCIÓN

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
Ganancia básica por acción		
	_____	_____
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora (MUS\$)	1.459.984	976.972
Promedio ponderado de número de acciones, básico (*)	589.302.090.735	604.437.877.587 (*)
Ganancia básicas por acción (US\$)	<u>0,002477</u>	<u>0,001616</u>
	_____	_____
	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
Ganancia diluida por acción	2025	2024
	_____	_____
Ganancia atribuible a los propietarios de la controladora (MUS\$)	1.459.984	976.972
Promedio ponderado de número de acciones, diluido (**)	589.306.002.483	604.441.789.335 (**)
Ganancia diluidas por acción (US\$)	0,002477	0,001616

(\*) Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, el número de las acciones básicas promedio ponderado considera 589.302.090.735 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, el número de acciones básicas promedio ponderado consideran 604.437.877.587 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2024.

(\*\*) Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2025, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 589.302.090.735 acciones en circulación y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero de 2025 y el 31 de diciembre de 2025, asumiendo la conversión total de los Bonos Convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11. Para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2024, el número de las acciones diluidas ponderadas consideran 604.437.877.587 acciones desde el 1 de enero de 2024 y hasta el 31 de diciembre de 2024, y 3.911.748 acciones en circulación desde el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024, asumiendo la conversión total de los bonos convertibles que se emitieron a la fecha de salida del Capítulo 11.

## NOTA 30 – CONTINGENCIAS

## I. Juicios.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A.	Comisión Europea	—	Investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Con fecha 26 de diciembre de 2007, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y a LATAM Airlines Group S.A. de la instrucción de un proceso en contra de veinticinco de estas aerolíneas de carga, entre ellas Lan Cargo S.A., por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea europeo, especialmente la pretendida fijación de un sobrecargo por combustible y fletes.	El 14/04/2008 se contestó la notificación de la Comisión Europea. La apelación fue presentada el 24/01/2011. El 11/05/2015 solicitamos la anulación de la decisión, basándonos en la existencia de discrepancias en la parte operativa de la misma que menciona la existencia de 4 infracciones (dependiendo de las rutas afectadas), con referencia a Lan en sólo una de esas cuatro rutas, y en la parte decisoria (que menciona la existencia de una sola y única infracción conjunta) Con fecha 9/11/2010, la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea notificó a Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. la imposición de multa por el importe de MUSS9.670 (8.220.000 Euros). Esta multa fue apelada por Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo de Justicia resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión basándose en la existencia de discrepancias. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea presentó una nueva decisión reiterando la imposición a las once líneas áreas originales, la misma multa previamente impuesta, que asciende a un total de 776.465.000 Euros. En el caso de LAN Cargo y su matriz, LATAM Airlines Group S.A. impuso la misma multa de 8,2 millones de Euros. El 31/05/2017 Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A. solicitaron la anulación de esta Decisión a la Corte General de la Unión Europea. Presentamos nuestra defensa en diciembre de 2017. Con fecha 12 de julio de 2019 participamos en una audiencia ante el Tribunal Europeo de Justicia en la que confirmamos nuestra solicitud de anulación de la decisión o en su lugar una rebaja del importe de la multa. El 30 de marzo de 2022 el Tribunal Europeo emitió su fallo y rebajó el importe de nuestra multa de MUSS9.670 (8.220.000 Euros) a MUSS2.638 (2.244.000 Euros). Este fallo fue apelado por LAN Cargo, S.A. y LATAM el 9 de junio de 2022. Todas las otras once aerolíneas también recurrieron el fallo que las afectaba. La Comisión Europea respondió a nuestro recurso el 7 de septiembre de 2022. LAN Cargo, S.A. y LATAM respondieron a los argumentos de la Comisión el 11 de noviembre de 2022. Finalmente la Comisión Europea replicó nuestra defensa en enero de 2023. El 13 de febrero de 2023 LAN Cargo, S.A. y LATAM solicitaron al Tribunal Europeo celebrar una audiencia oral para asegurar el completo entendimiento del Tribunal de algunos puntos de la discusión. Se celebró audiencia ante el Tribunal Europeo el 10 de abril de 2024. Actualmente nos encontramos esperando resolución. El 5 de septiembre de 2024, el Abogado General del Tribunal Europeo publicó un dictamen no vinculante en el que afirmaba que el Tribunal Europeo debía rechazar todos los recursos de las aerolíneas y mantener las multas actuales. El Tribunal Europeo suele seguir la mayoría de las recomendaciones del Abogado General, por lo que existe una alta probabilidad de que la sentencia final confirme las mismas multas, en nuestro caso 2.244.000 Euros. La fecha prevista de resolución es el 26 de febrero de 2026.	2.638

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the Ovre Romerike Disrtict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling Ceveil Recht (Países Bajos)	—	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercera. Dichos procesos judiciales, radicaron en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania, estando vigente actualmente solo el proceso de Noruega.	Actualmente solo pendiente el proceso de Noruega. El caso de Noruega está sin actividad desde enero de 2014 (pendientes de conocer la decisión final de la Comisión Europea). Sin embargo, se han mantenido negociaciones extrajudiciales y, al igual que en el caso de Países Bajos, a finales del año 2025 se ha conseguido un pre-acuerdo con todas las compañías aéreas implicadas, que se han visto forzadas a aceptar el retiro de sus reclamaciones contra LATAM y LAN CARGO tras ver anulada su reclamación previa en la Corte de Nueva York durante el Capítulo 11. Pendiente de formalizar el retiro de sus reclamaciones durante el año 2026 para dar por cerrado el caso en Noruega.	—
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53. 2015.403.61 05	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobretasa de combustible (Fuel Surcharge).	Acción entablada con presentación de garantía -póliza- para suspender los efectos de la decisión emitida por el CADE, tanto en lo que se refiere al pago de las siguientes multas: (i) ABSA: MUS\$ 10.438; (ii) Norberto Jochmann: MUS\$ 201; (iii) Hernan Merino: MUS\$ 102; (iv) Felipe Meyer: MUS\$ 102. La acción versa, también, sobre la obligación de hacer impuesta por el CADE que consiste en el deber de publicar la condena en un periódico de gran circulación, obligación que había sido igualmente suspendida por el juzgado de la justicia federal en el presente proceso. ABSA inició una revisión judicial en busca de una reducción adicional del valor de la multa. En diciembre de 2018, el Juez de la Justicia Federal resolvió negativamente en contra de ABSA, indicando que no aplicará una reducción adicional a la multa impuesta. Con fecha 12/03/2019 se publicó la resolución del Juez y con fecha 13/03/2019 presentamos nuestra apelación respecto a esta resolución. En espera de una fecha para la audiencia de apelación.	10.721

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*)</u> MUS\$
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58. 2014.4.03.61 05	Demanda presentada por ABSA con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPI y II, vinculadas al procedimiento administrativo 10831.005704/2006-43	Se legalizó la manifestación el 29/01/2016. El 30/03/2016 se presentó un nuevo seguro garantía con los cambios solicitados por PGFN. El 20/05/2016 el proceso fue remitido para PGFN, que se manifestó el 03/06/2016. Sentencia que negó totalmente la solicitud de la empresa en la demanda. En la corte (TRF3) hubo una decisión que eliminó parte de la deuda y mantuvo la otra parte (que ya está adeudada por la Compañía pero que sólo debe pagar al final del proceso – MUS\$3.782 – R\$20.767.351,66 - probable y MUS\$8.507 – R\$ 46.707.331,63 - posible). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Fisco.	12.290
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2a Região.	2001.51.01.0 12530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.72115 4/2014-71, 19515.00296 3/2009-12)	Demanda ordinaria presentada por TAM Linhas Aéreas con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la compañía a cobrar el Fondo Aeronáutico.	Sentencia judicial desfavorable en primera instancia. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa. Con el fin de suspender la exigencia del crédito tributario se hizo un depósito en garantía a la Corte por (R\$260.223.373,10 -valores originales en 2012/2013), actualmente en MUS\$104.649 (R\$ 574.527.021,43). El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando el Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En enero de 2024 la Empresa tuvo una sentencia desfavorable y en febrero de 2024 presentó una apelación al tribunal. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado. En la actualidad, se espera fallo respecto de la apelación presentada por la empresa.	81.948
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.72595 0/2011-05	Demanda presentada por las autoridades fiscales para cuestionar la compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sorteado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que genera una etapa procesal adicional en las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones, recibiendo la empresa el resultado de este trámite procesal, presentando una manifestación. En agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión desfavorable en el Recurso de Apelación y Recurso Especial que presentó. En agosto de 2025 la empresa recibió la notificación de la resolución de estos recursos, presentando su defensa el 11/08/2025. Actualmente la empresa se encuentra aguardando la decisión del Tribunal.	35.628

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo	0061196-68. 2016.4.03.6182 82	Embargos a la Ejecución Fiscal Nº 0020869-47.2017.4.03.6182 de Contribuciones Sociales del Lucro CSL referente a los años de 2004 a 2007.	El 16/02/2017 la ejecución fiscal fue distribuida a la 10ª Vara Federal. El 18/04/2017 se protocolizó una petición informando nuestra solicitud de presentación de garantía. En abril de 2025, se dictó una sentencia desfavorable para LATAM Airlines Brasil en primera instancia. La Empresa presentó un recurso de apelación el 9 de abril de 2025.	33.655
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29. 2019.4.03.6100	Acción judicial presentada por TAM para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una sentencia favorable. El Fisco presentó un recurso de apelación. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Fisco.	9.977
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegación de Receita Federal	10611.72085 2/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa. El 29 de junio de 2023, la empresa decidió realizar una propuesta de convenio con el Tesoro Nacional para el pago de la deuda con los descuentos legales previstos en la ley 246/2022. Deuda pagada. Debemos esperar la apreciación de la autoridad.	15.534
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegación de Receita Federal	16692.721.9 33/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa, la cual se consideró parcialmente favorable a la empresa. Presentamos un recurso de apelación que generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. Estamos esperando el resultado de ese trámite procesal.	30.863

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.0 20420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	En 2001 la empresa inició un proceso judicial y en 2009 tuvo una primera decisión parcialmente favorable. En 2016, el Tribunal rechazó el recurso de las empresas demandantes. Presentamos nuevos recursos ante el STJ y el STF. Estos recursos (Especial y Extraordinario) fueron negados y presentamos otro recurso llamado Recurso Interno el cual se encuentra pendiente de decisión. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	19515-720.8 23/2018-11	Juicio administrativo contra la empresa que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 14/08/2025 el recurso de apelación presentado por la empresa fue declarado desfavorable. La empresa presentó un Recurso el 18 de septiembre de 2025 que fue fallado de forma desfavorable a la empresa. La empresa presentó un nuevo recurso el 19 de enero de 2026. Se deberá esperar la resolución.	126.588
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 2/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	22.100
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 4/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	16.343

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 7/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	21.371
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93883 8/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	13.852
LATAM Airlines Group Argentina, Brasil, Perú, Ecuador, y TAM Mercosur.	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires	1408/2017	Juicio iniciado con fecha 14/03/2017 por Consumidores libres Coop. Ltda. de provisión de servicios, pidiendo la devolución de ciertas tasas o diferencia del valor de tasas a los pasajeros que en los últimos 10 años hayan comprado un ticket y no lo hayan utilizado.	Después de una discusión de dos años por temas de jurisdicción y competencia, la demanda quedó radicada en el Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la ciudad de Buenos Aires y con fecha 19/03/2019, se presentó la contestación de la demanda. Con fecha 26/3/2021 la Cámara resolvió favorablemente para las demandadas el rechazo de la medida cautelar requerida por la parte actora. La actora solicitó en diversas ocasiones desde esa fecha la apertura a prueba, lo cual fue rechazado por el Juzgado atento la falta de notificación de resoluciones previas. . El 29/04/2025 se dictó el auto de apertura a prueba, pero aún no han sido proveídas las mismas. El 18/07/2025 se contestó traslado oponiéndose a la ampliación del objeto de litis presentado por la actora, que pretende incluir una tasa que no se encontraba vigente al momento del inicio de la demanda. Con fecha 27 de noviembre de 2025 se proveyó la presentación antedicha, haciendo lugar a la solicitud de ampliación de objeto solicitado por la actora; esta resolución del juzgado fueapelada por la empresa el 04 de diciembre de 2025, por lo cual aún no se encuentra firme.	—
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.9388 42/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	15.800

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.9388 44/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.513
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.93884 1/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.(proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.238
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.72771 9/2019-71	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infracción. Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del periodo de 2014. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal de primera instancia rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En octubre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un Recurso Especial. En espera de la resolución.	43.821
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 9/2017-91	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.502

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91054 7/2017-67	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.380
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 3/2017-14	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	13.940
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 5/2017-11	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el primer trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.652
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91056 0/2017-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.895

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 0/2017-81	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	14.843
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91054 9/2017-56	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2013, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	12.409
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.91055 7/2017-01	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2014, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal de primera instancia rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En espera de la resolución.	11.767
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10840.72271 2/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	TAM presentó la Defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso Voluntario y en marzo de 2025, en el juicio de segunda instancia, se generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. En espera del citado trámite procesal.	35.198

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 8/2019-86	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En mayo de 2025 se dictó una decisión parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un Recurso Especial. En espera de la resolución.	19.216
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 6/2019-97	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el tercer trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En septiembre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. El Fisco presentó un recurso especial.	11.620
TAM Linhas Aereas S.A.	Receita Federal do Brasil	10880.97894 4/2019-06	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el segundo trimestre de 2015, que determinó el régimen no acumulativo. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS).	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa con una decisión desfavorable. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). En octubre de 2024 se dictó una resolución parcialmente favorable para la Compañía. La Empresa presentó su defensa el 11/08/2025. Actualmente se está a la espera de la resolución.	12.300

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 25/06/2020 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 04/07/2020 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, cuya resolución a la fecha se encuentra pendiente. Con fecha 11/07/2020 solicitamos al Tribunal dar cumplimiento a la suspensión de la presente causa, decretada por el 2° Juzgado Civil de Santiago, en reconocimiento del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley N° 20.720, por todo el periodo que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por el Tribunal. Respecto a esta resolución, CONADECUS presentó Recurso de Reposición, con apelación en subsidio. La reposición fue rechazada por Tribunal con fecha 03/08/2020, teniendo por interpuesto recurso de apelación en subsidio. El 1° de marzo de 2023, la Corte de Apelaciones resolvió omitir la vista de la causa y pronunciamiento respecto a la apelación, en atención a que fue acogida en enero de 2023 la solicitud de LATAM de alzar la suspensión del proceso que fue decretada por resolución de 17 de julio de 2020 en autos rol C-8498-2020 del 23° Juzgado Civil de Santiago, por lo que el expediente fue remitido a primera instancia para continuar la tramitación. El 24 de noviembre de 2023, el tribunal desestimó el recurso de reposición presentado por LATAM contra la resolución que declaró admisible la demanda interpuesta por CONADECUS. En consecuencia, el 4 de diciembre de 2023 LATAM presentó su escrito de contestación de demanda. El 27 de marzo de 2024 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, en la cual no se llegó a acuerdo. El 14 de mayo de 2024 se dictó la interlocutoria de prueba, y el 18 de junio de 2024 se rechazó la reposición en contra de esta resolución, dando inicio al término probatorio. El 27 de mayo de 2025 se citó a las partes a oír sentencia. La cuantía por el momento es indeterminada.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal de Brasil	13074.72642 9/2021-41	Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de COFINS sobre hechos imponibles presuntamente ocurridos entre el 2016 al 2017.	Se negó la defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade) presentando LATAM Airlines Brasil un recurso de apelación (Recurso Voluntario). El 21 de agosto de 2024 LATAM Airlines Brasil tuvo una decisión parcial sobre la apelación presentada, debiendo esperar la notificación para evaluar los próximos pasos.	20.367

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34.00.0 09919-3(000 9850-54.200 7.4.01.3400)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	En marzo de 2007 la empresa presentó la demanda y se rechazó una orden judicial para no eliminar la incidencia de las cotizaciones a la seguridad social en los fondos (las cotizaciones a la seguridad social se aplican a 1/3 de las vacaciones, el salario de maternidad y el subsidio de enfermedad). El 2 de febrero de 2008 hubo sentencia desfavorable para la empresa y presentó un recurso de apelación. En la decisión de Apelación el Tribunal emitió una decisión parcialmente favorable para la empresa. Se interpuso Recurso Especial/Extraordinario y quedó suspendido hasta la decisión del Tribunal – (Tema STF 985). El junio de 2024 el asunto quedó parcialmente definido en la sentencia del Tribunal Supremo (STF) sobre el "leading case" de otra empresa. Dado el reflejo de la decisión del STF en este caso, LATAM Airlines Brasil constató que para el período comprendido entre septiembre de 2020 y mayo de 2024 existen valores adeudados por el tercio de vacaciones por falta de pago en este período y se depositaron dichos montos. Se espera la finalización del juicio.	72.027
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	0052711-85. 1998.4.01.00 00	Acción indemnizatoria tendiente a cobrar a la Unión Federal una tarifa diferenciada por el quiebre del equilibrio económico en los contratos de concesión entre 1988 y 1992. No se puede estimar anticipadamente el monto de la indemnización si la acción es favorable. (Congelamento Tarifário).	En 1993 comenzó la demanda. En 1998 TAM obtuvo sentencia favorable. El proceso llegó a la Corte y en 2019 hubo una decisión desfavorable para la compañía. La empresa ha apelado y está a la espera de una decisión.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal do Trabajo de São Paulo	1000115-90. 2022.5.02.03 12	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviarios solicita pago por trabajo adicional peligroso e insalubre retroactivo y futuro para empleados de mantenimiento/CML	Acción considerada parcialmente válida. Las partes interpusieron recursos de apelación y el Tribunal Regional del Trabajo los desestimó. A la espera de que se remitan los recursos al Tribunal Superior del Trabajo para su resolución.	566
TAM Linhas Aéreas S.A	Receita Federal	15746.72806 3/2022-00	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los períodos 2018.	Defensa administrativa de primera instancia presentada, con decisión negativa. La empresa presentó un Recurso. Este recurso pasó al CARF para sentencia el 04 de diciembre de 2024. El día del juicio, uno de los jueces pidió analizar el caso. En febrero de 2025, después del retorno del proceso para juicio, se generó una etapa procesal adicional en las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. Se está a la espera de la realización de este trámite procesal por parte del Fisco.	19.575

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	1003320-78.2023.4.06.3800	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 10611.720630/2017-16 (multa por infracción en registro incorrecto en D·declaración de importación)	Distribuido el 19/01/2023. La empresa obtuvo una medida cautelar suspendiendo el cobro sin necesidad de garantía. La empresa obtuvo una decisión favorable en primera y segunda instancia cancelando la deuda. El Fisco presentó un Recurso Especial y se está a la espera del juicio.	22.120
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	12585.720017/2012-84	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 3º trimestre de 2010 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF) que fue denegado. Se presentó recurso especial que fue parcialmente favorable. A la espera de que se finalice la decisión “liquidação”.	10.291
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-982.487/2020-80	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4º trimestre de 2016 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. Se denegó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso a la segunda instancia del tribunal administrativo (CARF). El 17 de septiembre de 2024, para analizar créditos extemporáneos, se generó una etapa procesal adicional en que las partes pueden presentar pruebas y aclarar ciertas posiciones. En espera de este trámite procesal.	10.377
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.530/2022-49	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1º trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	10.810
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.532/2022-38	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 2º trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	11.611
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-967.533/2022-82	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4º trimestre de 2018 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	20.492

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	19613.72565 0/2023-86	Aviso de Infracción elaborado para el requerimiento de PIS y COFINS sobre hechos imponibles presuntamente ocurridos entre el 05/2018 al 12/2018. (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	14.295
LATAM Airlines Group S.A.	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8156-2022	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de la cancelación de pasajes para vuelos internacionales adquiridos por medio de agencias de viajes, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y/o difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 21/09/2023 fuimos notificados de la demanda. Con fecha 30/09/2023 presentamos un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, el cual fue desestimado por el Tribunal el 11/11/2023. Con fecha 18/11/2023 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. Con fecha 06/8/2024, LATAM solicitó que se declare el abandono del procedimiento, solicitud que fue acogida por resolución de 27/03/2025. CONADECUS presentó recurso de apelación en contra de dicha resolución con fecha 02/04/2025 el cual fue acogido por resolución de fecha 20/08/2025. El 26 de noviembre de 2025 el tribunal determinó que se celebre una audiencia de conciliación, la cual no se realizó por falta de notificación.	—
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.96758 7/2022-48	Trata de la compensación/reembolso no homologada y resarcimiento del Cofins por pago indebido ocurrido el 3º trimestre 2018	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	11.697

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	NC-388-201 1	Rol NC-388-2011. Con fecha 11/08/2023 la Junta de Aeronáutica Civil ("JAC") presentó ante el TDLC una solicitud de aclaración en relación a la condición VIII.4 de la resolución N° 37/2011 (la "Condición VIII.4"). La solicitud busca imponer una limitación temporal de 5 años a 23 frecuencias asignadas por la JAC a LATAM con posterioridad a la dictación de la Resolución N° 37.	Con fecha 17/10/2023 el TDLC acogió el recurso de reposición de LATAM, enmendando su fallo anterior y declarando no ha lugar al recurso de reclamación interpuesto por la JAC, por improcedente. Con fecha 23/10/2023 la JAC presentó ante la Corte Suprema un recurso de hecho solicitando que se deje sin efecto la resolución del TDLC, el que fue rechazado, al igual que un recurso de reposición presentado por la JAC rechazado de manera unánime por la Corte Suprema, a ambas acciones de la JAC se opuso LATAM. No quedan más recursos pendientes en este caso.	—

NC-524-202  
3

Rol NC-524-2023. Con fecha 26/09/2023 JetSmart inició un procedimiento no contencioso de consulta en relación con las bases de la futura licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, solicitando como medidas cautelares la suspensión de dicha licitación y la mantención de las asignaciones de frecuencias aéreas a sus actuales titulares hasta la finalización del procedimiento de consulta. El 02/10/2023 el TDLC declaró admisible la consulta sólo en cuanto a iniciar un procedimiento para determinar si las reglas establecidas en las bases de licitación pública de las frecuencias aéreas infringen las disposiciones del D.L. N° 211, rechazando la solicitud de medidas cautelares. Con fecha 04/10/2023 JetSmart interpuso dos recursos de reposición en contra de la resolución del TDLC. Con fecha 06/10/2023 la JAC se hizo parte y con fecha 10/10/2023 LATAM se hizo parte del proceso solicitando el rechazo de los recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 16/10/2023 el TDLC tuvo presente las consideraciones expuestas por LATAM y rechazó los dos recursos de reposición interpuestos por JetSmart. Con fecha 19/10/23 CONADECUS solicitó hacerse parte de este proceso y que se decretaran las mismas cautelares antes rechazadas en dos oportunidades por el TDLC. Con fecha 23/10/23 LATAM presentó un escrito al TDLC requiriendo nuevamente el rechazo de dichas medidas ahora solicitadas por CONADECUS. Con fecha 23 de octubre de 2023, se realizó una subasta pública por parte de la JAC respecto a trece frecuencias internacionales para la ruta Santiago - Lima, LATAM ganó diez de trece de estas rutas.(Continúa en la página siguiente)

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
(Proviene de la página anterior)					
				<p>Con fecha 24 de octubre de 2023 JetSmart solicita nuevamente que se dicte una medida cautelar referida al proceso de licitación pública de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima, licitación que ya se realizó. El 30 de octubre de 2023, LATAM presentó un escrito solicitando la desestimación de la nueva solicitud de medida cautelar de JetSmart. Con fecha 2 de noviembre de 2023 el TDLC desestimó las últimas solicitudes de CONADECUS y de JetSmart. Con fecha 5 de diciembre de 2023 se publicó en el diario oficial un aviso dando cuenta de la Consulta y que las partes con interés legítimo puedan participar, además se ofició a diferentes organismos. Con fecha 21 de diciembre de 2023 la FNE solicitó ser una parte interviniente en el proceso y pidió extender el plazo para aportar antecedentes. El TDLC aceptó la postergación, quedando como plazo para aportar antecedentes el 5 de febrero de 2024. El 1 de febrero de 2024, LATAM presentó un escrito al TDLC defendiendo su posición y brindando antecedentes sobre la consulta de JetSmart. Durante los meses de enero y febrero de 2024 también aportaron antecedentes la FNE, la JAC, el SERNAC, Sky Airline y CONADECUS. El 13/02/2024 la JAC presentó una solicitud de aclaración al TDLC, preguntando si podía llamar a licitación respecto de las frecuencias aéreas internacionales en la ruta Santiago-Lima cuya vigencia expira el año 2024. Con fecha 15/02/2024 LATAM presentó un escrito señalando que no había ninguna materia que aclarar y que la solicitud debía ser rechazada. Con fecha 15/02/2024 el TDLC falló en contra de lo requerido por la JAC, dado que no existían aspectos oscuros o dudosos que aclarar. Con fecha 25 de abril de 2024 se realizó la licitación por dos frecuencias Santiago-Lima, siendo ambas adjudicadas a JetSmart. LATAM acompañó al TDLC el acta de dicha licitación. Con fecha 19 de junio de 2024 LATAM acompañó informe económico y observaciones al informe presentado por JetSmart. Con fecha 19 de julio de 2024, la JAC, JetSmart, LATAM y Sky presentaron antecedentes adicionales. Con fecha 31 de julio de 2024 se realizó la Audiencia Pública en el TDLC, intervinieron la JAC, la FNE, JetSmart, CONADECUS y LATAM. Con fecha 18 de diciembre de 2024 el TDLC solicita a la FNE informar sobre el estado actual de la investigación Rol N° 2755-24 comentada en su aporte de antecedentes y a la JAC informar sobre el estado de tramitación de la consulta ciudadana relacionada a la modificación del reglamento de asignación de frecuencias. Con fecha 24 de diciembre de 2024 la FNE y la JAC presentaron sus respuestas. Con fecha 10 de enero de 2025 el TDLC rechaza la solicitud de JetSmart sobre el proceso no contencioso de 26 de septiembre de 2023, declarando que las bases de licitación no generan riesgos significativos que puedan infringir las disposiciones del Decreto Ley N° 211. Con fecha 24 de enero de 2025 JetSmart presentó un recurso de reclamación en contra de la sentencia del TDLC que será revisado ante la Corte Suprema. Los días 6 y 7 de octubre de 2025 tuvo lugar la vista de la causa ante la Corte Suprema y LATAM participó en los alegatos. Actualmente la causa se encuentra en estado de acuerdo, estando pendiente la dictación del fallo.</p>	

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	10880.96761 2/2022-93	Se trata de una solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2019 (proporcionalidad de los créditos PIS y COFINS).	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución	11.626
TAM Linhas Aéreas S.A.	UNIÃO FEDERAL	1012674-80. 2018.4.01.34 00	Acciones legales para que los asociados tengan derecho a cobrar aportes en la nómina a cobrar en base a las ventas brutas.	Acción interpuesta en 2018. Con fecha 01/2020, resolución favorable a la Sociedad para que el cobro de aportes se realice con base en los ingresos brutos. Recientemente la empresa tomó conocimiento que los Tribunales Superiores están dictando decisiones desfavorables para los contribuyentes. Así como los tribunales superiores han fallado de forma desfavorable al contribuyente con una decisión reciente. En diciembre/2023 se retiró el cargo.	—
LATAM Airlines Perú S.A.	Tribunal Fiscal	-	Recurso de Apelación N° 4070350001313 presentado el 22 de enero de 2025 contra la Resolución de Intendencia N° 4070140001797 notificada el 31 de diciembre de 2024, que declaró infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. El 22.12.2022, fueron notificadas la Resolución de Determinación N° 0120030130232 y N° 0120030130245 así como la Resolución de Multa N° 0120020038314, notificadas el 22.12.2022 y la Resolución de Determinación N° 0120030130245 por concepto de disposición indirecta de renta no susceptible de posterior control tributario vinculado a los reparos efectuados a la determinación de la renta neta de tercera categoría del ejercicio 2015.	El 26 de enero de 2023 la Compañía interpuso recurso de reclamación contra dichas resoluciones de determinación y de multa emitidas por la SUNAT. Mediante Resolución de Intendencia N° 4070340000928 de fecha 19 de diciembre de 2023 la SUNAT declaró fundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía y, en consecuencia, nulas las Resoluciones de Determinación N° 012-003-0130232 y N° 012-003-0130245 y la Resolución de Multa N° 012-002-0038314. El 04 de septiembre de 2024 mediante notificación del Resultado Complementario del Requerimiento N° 0122220002363, el área de fiscalización deja sin efecto el reparo relacionado al gasto de Mantenimiento Mayor por \$63MM aproximadamente, sin embargo, mantiene los demás reparos. Así las cosas, con fecha 16 de septiembre de 2024 fueron notificadas las Resoluciones de Determinación N° 0120030139681 y N° 0120030139682, así como la Resolución de Multa N° 0120020040024 por la infracción del numeral 1 del artículo 178° del Código Tributario. En ese sentido, el 23 de octubre de 2024 la Compañía presentó un recurso de reclamación contra las mencionadas resoluciones, el cual se tramitó bajo el Expediente de Reclamación N°4070340001599. Sin embargo, mediante la Resolución de Intendencia N° 4070140001797, notificada el 31 de diciembre de 2024, la SUNAT resolvió declarar infundado el recurso de reclamación presentado por la Compañía. En consecuencia, el 22 de enero de 2025 LATAM Airlines Perú presentó recurso de apelación contra dicha resolución ante el Tribunal Fiscal. El 25 de julio de 2025 la Compañía fue notificada de la Resolución del Tribunal Fiscal N° 06398-1-2025, que declara la nulidad de la resolución que admitió el recurso de apelación, tras verificar que la SUNAT no presentó el expediente completo relacionado con los procedimientos de auditoría y reclamación administrativa. Por ello, y en cumplimiento de la resolución del Tribunal Fiscal, la SUNAT volvió a presentar el expediente completo mediante el Oficio N.º 4194 el 21 de agosto de 2025. A la fecha, el expediente se encuentra pendiente de resolución.	122.953

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880-927.8 71/2023-62	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 1o trimestre de 2020 (proporcionalidad)	Defensa administrativa presentada. En espera de la resolución.	13.404
TAM Linhas Aéreas	União Federal	19613.72051 9/2024-11	El 7 de febrero de 2024, el Servicio de Impuestos Federales de Brasil emitió una liquidación fiscal contra TAM Linhas Aéreas (19613.720519/2024-11) por el monto de MUS\$47.104 (MR\$262.845) relacionados con ciertos créditos fiscales sobre "PIS COFINS" (Contribuciones Sociales Federales Gravadas sobre el Ingreso Bruto) durante el periodo 2019/2020.	La empresa presentó una contestación administrativa impugnando el monto total de la liquidación tributaria. El 11 de septiembre de 2024 la empresa recibió la decisión parcial de la defensa presentada. La Empresa presentó recurso en segunda instancia y aguarda decisión en el recurso.	55.042
LATAM Airlines Group S.A.	15° Juzgado Civil de Santiago	C-15990-202 4	Demand Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A., American Airlines Inc. y Delta Airlines Inc., por supuestas diversas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de una falla del antivirus Crowdstrike, solicitando la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo o difuso de los consumidores.	LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa. Con fecha 17 de septiembre de 2024 LATAM Airlines Group fue notificada de la demanda. Con fecha 27 de septiembre de 2024 LATAM presentó un recurso de reposición en contra de la resolución que declaró admisible la acción deducida por CONADECUS, el cual fue desestimado por el tribunal el 20 de noviembre de 2024. Con fecha 09 de diciembre de 2024 LATAM presentó el escrito de contestación de demanda. El 19/02/2025 se llevó a cabo la audiencia de conciliación, en la cual no se llegó a acuerdo. El 03/04/2025 se dictó la interlocutoria de prueba, que fue notificada a LATAM el 8 de septiembre de 2025. El término probatorio ordinario concluyó el 5 de noviembre de 2025.	—

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	Montos comprometidos (*) MUS\$
LATAM Airlines Brasil	Tribunales de Justicia del Estado de Sao Paulo, Rio Grande do Sul, Parana, Rio Grande do Norte, Santa Catarina, Ceará, Tribunal Regional Laboral de la 15 <sup>a</sup> Región y Tribunal Regional Federal de la 4 <sup>a</sup> Región	Diversos roles listados en detalle en la quinta columna	Demandas en contra de las empresas Voepass y LATAM Airlines Brasil por supuesta responsabilidad en procedimiento civil, presentadas por los familiares de las víctimas del accidente aéreo del Vuelo 2283. En los procesos número 5002529-15.2025.4.04.7005 y 5002829-74.2025.4.04.7005, las demandas también fueron interpuestas contra la ANAC, la agencia brasileña responsable de la regulación de la aviación civil, y la ATR (Avions de Transport Régional). Todos estos litigios se encuentran bajo cobertura de seguro.	Procesos con un valor determinado de la causa y sin acuerdo extrajudicial aprobado en su momento: Thiago Cavalcanti Sartori y otros (Rol 1031322-41.2025.8.26.0100), Gabriela Michel (Rol 5007465-09.2024.8.21.0087), Wilson dos Santos Silva y otra (Rol 5002829-74.2025.4.04.7005), Éder Schulz, Marli Schulz y Valentina Siveris (Rol 4045612-10.2025.8.26.0100) y Rosana Barbosa Bartnik (Rol 0059347-06.2025.8.16.0021). Casos con acuerdo extrajudicial aprobado por el tribunal respecto a la acción de indemnización: Luana dos Santos Bezerra Bounhe y otros (Rol 1002928-30.2024.8.26.0659), Gabriel Michel (Rol 5004461-61.2024.8.21.0087), Armindo Michel (Rol 5005103-34.2024.8.21.0087), Anna Maria Michel (Rol 5000075-51.2025.8.21.0087), Marcos Vinícius Ávila Santana y otros (Rol 0012257-66.2024.5.15.0004), Maria Fernanda Azevedo Pompilio Leonel Ferreira y otros (Rol 0045785-61.2024.8.16.0021), Laura dos Reis Camilo y otra (Rol 1182239-09.2024.8.26.0100), Aracy Ribeiro Moreira y otros (Rol 1174718-13.2024.8.26.0100), Silvia Nicole Dantas Costa Maia y otros (Rol 1003874-02.2024.8.26.0659), Lívia Raquel de Souza Dutra y otros (Rol 3036952-42.2024.8.06.0001), Fernanda Laice de Gois Nascimento Paula y otros (Rol 0827620-90.2024.8.20.5106), Ana Lurdes de Souza y otra (Rol 5000032-19.2025.8.24.0027), Naira Maria da Silva Gusson do Nascimento (Rol 1001368-42.2024.8.26.0695), Araceli Ciotti de Mariins y otros (Rol 0043796-20.2024.8.16.0021), Beatriz Alves Coca Navarro y otros (Rol 1001217-87.2025.8.26.0292), Beatriz da Costa Silva (Rol 5002529-15.2025.4.04.7005) y en los procesos presentados por los familiares de Rosana Santos Xavier (Rol 1000691-14.2025.8.26.0198). Actualmente, no hay más casos con valor de causa indeterminado y sin acuerdo extrajudicial aprobado. El monto del acuerdo ya ha sido pagado por la aseguradora y los procesos se cerrarán. Todos estos litigios se encuentran bajo cobertura de seguro.	—
LATAM Airlines Brasil	União Federal	17459.72002 8/2024-67	Notificación de Infracción mediante la cual se rechazaron amortizaciones de fondo de comercio (ágio), realizada en los años calendario 2019 y 2020, al calcular el Impuesto a la Renta Empresarial (IRPJ) y Contribución Social sobre las Ganancias (CSL).	Defensa administrativa presentada. La empresa recibió una resolución desfavorable, presentando un Recurso el 18 de septiembre de 2025.	25.672

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos comprometidos (*) MUS\$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A	Tribunal Laboral Regional da 10º Região - TRT 10	0000582-04. 2021.5.10.00 20	Acción civil pública interpuesta por el Sindicato Nacional de Aeronautas en la que pretende que se condene a la empresa a reincorporar a los empleados despedidos por supuesta discriminación tras oponerse a la propuesta de reducción salarial de la empresa.	La primera instancia decidió que el sindicato no tenía legitimidad y extinguíó la acción. El sindicato interpuso recurso de apelación. En Segunda Instancia se anuló la sentencia y se ordenó la reapertura de la instrucción. Actualmente en espera de juicio del TST.	14.541
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	10880.72235 5/2014-52	Se trata de una notificación de infracción mediante la cual la inspección pretende exigir a la empresa el PIS y COFINS - 3º trimestre 2009 al 1º trimestre 2011 (proporcionalidad).	Defensa administrativa presentada. La empresa obtuvo una decisión favorable en primera y en segunda instancia cancelando la deuda. El caso debe ser archivado.	11.389
ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	União Federal - Fazenda Nacional	1022008-31. 2024.4.01.34 00	Acción presentada con el fin de declarar la inexistencia de relación jurídica que obligue a la empresa a pagar una multa del 10% por incumplimiento del régimen de admisión temporal (vinculado a procesos 10715-722.602/2017-75 y 10715-722.603/2017-10).	El 24 de abril de 2024 la empresa obtuvo la decisión para impedir la presentación de la garantía. Hacienda presentó recurso contra esta decisión y el proceso se encuentra a la espera del juicio de primera instancia.	11.291
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.97397 1/2024-11	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 4º trimestre de 2022 (proporcionalidad)	El 05 de noviembre de 2025 la Empresa presentó su defensa administrativa. En espera de la resolución.	15.753
TAM Linhas Aéreas S.A	União Federal	16327.97396 9/2024-34	Solicitud de recuperación de crédito Cofins, del 3º trimestre de 2022 (proporcionalidad)	El 05 de noviembre de 2025 la Empresa presentó su defensa administrativa. En espera de la resolución.	10.341

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2025, ya sean de carácter civil, laboral o tributario, LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, ha constituido provisiones, las cuales se incluyen en rubro Otras provisiones no corrientes que se revelan en Nota 20.
- La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.

(\*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

II. El siguiente cuadro contiene los procesos que durante el 2025 fueron cerrados o cambiaron a status remoto, de acuerdo a lo que se publicó en la nota de contingencias del correspondiente estado financiero:

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Estado</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Superior Tribunal de Justicia (STJ)	0042711-61.20 07.8.05.0001 (1449899)	Juicio que trata de contrato de representación mercantil firmado directo con la empresa Gm Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda. en que alega el cierre irregular del contrato, solicitando pagar indemnizaciones.	Esperando el procedimiento ante el Tribunal de Apelación. Se realizó un acuerdo para el pago de MUS\$4.480 (R\$25.000.000,00). Se realizó el pago total del acuerdo.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024
LATAM Airlines Group S.A.	Tribunal de Defensa de la Libre Competencia	445-2022	Con fecha 21/05/2022, Agunsa presentó ante el TDLC una solicitud de medida prejudicial preparatoria de exhibición de documentos respecto de Aerosan, Depocargo, Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel y Fast Air, en la cual Agunsa alega haberse visto afectada por supuestas prácticas anticompetitivas en el mercado de almacenaje de carga de importación en el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez.	Fast Air fue notificado el 09/06/2022 y con fecha 13 de junio 2022 presentó una oposición a esta solicitud, la que fue acogida parcialmente por el TDLC el 19 de julio de 2022, fijando como nueva fecha de la exhibición el 22 de agosto (la fecha originalmente fijada por el tribunal era el 1º de julio de 2022). El 25 de julio de 2022 Fast Air repuso contra esta última resolución del tribunal, solicitando que se redujera el ámbito temporal de la exhibición. El 8 de agosto de 2022 se acogió la reposición de Fast Air, acotando aún más el ámbito de documentos a exhibir. El 12 de agosto Fast Air solicitó que se fije una nueva fecha y hora para la audiencia de exhibición. El 17 de agosto el tribunal accedió a la solicitud fijando como fecha para la exhibición el 31 de agosto. Fast Air compareció acompañando 368 archivos y solicitando la confidencialidad y/o reserva de la totalidad de la información exhibida. Las versiones públicas ya fueron agregadas al expediente en calidad de definitivas. En un proceso distinto, pero relacionado, el 20/04/2023 se dio comienzo a un procedimiento no contencioso de consulta iniciado por Aerosan ante el TDLC, en virtud del cual Aerosan solicita al TDLC pronunciarse acerca de si la ejecución de la Resolución Exenta N° 152 de la Dirección Nacional de Aduanas, que otorgó a Agunsa un permiso para operar como almacenista de carga en la instalación denominada Bodega Norte, podría infringir el DL 211. Con fecha 10 de enero de 2024 tuvo lugar la Audiencia Pública de la causa. Con fecha 15 de julio de 2024 el TDLC resolvió que la Resolución de Aduanas consultada por Aerosan no infringía el Decreto de Ley N° 211. La cuantía por el momento es indeterminada.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024
LATAM Airlines Group S.A.	FNE	2585-19	Con fecha 15/10/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica ("FNE") que da inicio a la investigación Rol N° 2585-19, sobre el Acuerdo entre LATAM Airlines Group S.A. y Delta Air Lines, Inc ("Delta").	Con fecha 13/08/2021, la FNE, Delta y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial que puso término a esta investigación. El 28/10/21 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y Delta con la FNE. La investigación se encuentra finalizada.	Revelado en los estados financieros consolidados de la Compañía a diciembre 2024

### III. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 01/02/2018, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2484-18, sobre el transporte de carga aérea. Con fecha 29 de agosto de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, creando un nuevo Rol N° 2729-23 relativo al transporte de carga efectuada mediante vuelos chárter en ruta Santiago-Isla de Pascua durante periodo de pandemia. La investigación Rol N° 2729-23 fue archivada y concluyó sin acciones por parte de la FNE. Respecto a la causa Rol N° 2484-18 con fecha 28 de agosto de 2023 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicitó antecedentes adicionales a LATAM, cuya respuesta fue remitida el día 27 de septiembre de 2023. Con fecha 14 de octubre de 2024 se recibió un oficio ordinario en virtud del cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM, el cual fue respondido con fecha 4 de noviembre de 2024. La última actividad de la investigación Rol N° 2484-18 corresponde a un Oficio Ordinario de fecha 21 de noviembre de 2024, que fue respondido en dos partes: la primera el 6 de diciembre de 2024 y la segunda el 11 de diciembre de 2024.
- 2) Con fecha 13 de octubre de 2020 la Fiscalía Nacional Económica (FNE) dio inicio a la investigación Rol N° 2630-20, en virtud de una denuncia sobre comisiones a agencias de turismo. Con fecha 14 de marzo de 2025 la FNE decidió desacumular dicha investigación, creando un nuevo Rol N° 2797-25 relativo a la implementación de sistemas de distribución mediante NDC por aerolíneas con presencia en Chile. Con fecha 18 de julio de 2025 la investigación Rol N° 2630-20 fue archivada sin acciones por parte de la FNE. Respecto a la investigación Rol N° 2797-25, con fecha 9 de diciembre de 2025 LATAM recibió un Oficio Ordinario, que fue respondido el 22 de diciembre. La última actividad de la investigación Rol N° 2797-25 corresponde a un Oficio ordinario recibido el 15 de enero de 2026, cuya respuesta se encuentra en elaboración y dentro de los plazos.
- 3) Con fecha 12/08/2021, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2669-21, sobre el cumplimiento de la condición VII de la resolución N° 37/2011 del TDLC relacionado con restricciones en ciertos acuerdos de código compartido. Con fecha 02 de octubre de 2023 la FNE decidió desacumular parte de los antecedentes de dicha investigación, dejando el Rol N° 2737-23 para lo relativo a los acuerdos de código compartido suscritos entre LATAM y Delta que LATAM solicitó modificar, y el Rol N° 2669-21 para el resto de los acuerdos de código compartido. En relación a la investigación con Rol N° 2737-23, con fecha 06/11/2023, la FNE y LATAM llegaron a un acuerdo extrajudicial a fin de permitir que se modifiquen ciertos acuerdos de código compartido entre LATAM y Delta. El 07/12/23 el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó el acuerdo extrajudicial alcanzado por LATAM y la FNE. Respecto a la investigación Rol N° 2669-21, con fecha 4 de marzo de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 15 de marzo de 2024. Con fecha 19 de abril de 2024 se recibió un Oficio Ordinario en el cual se la FNE solicita antecedentes adicionales a LATAM el cual fue respondido con fecha 02 de mayo de 2024. Con fecha 11 de diciembre de 2024 LATAM recibió un Oficio Ordinario en el cual la FNE le solicita antecedentes adicionales el cual fue respondido por LATAM en dos partes: la primera con fecha 26 de diciembre de 2024 y la segunda con fecha 08 de enero de 2025. El 8 de abril de 2025, LATAM recibió un Oficio Ordinario en el que la FNE solicitó información adicional, el cual fue respondido por LATAM el 7 de mayo de 2025. La actividad más reciente en la investigación del Caso Rol N° 2669-21 es un Oficio Ordinario de fecha 9 de junio de 2025, el cual fue respondido con fecha 23 de junio de 2025. Con fecha 03 de septiembre de 2025 la FNE decidió nuevamente desacumular parte de los antecedentes de la investigación Rol N° 2669-21, dejando el Rol N° 2824-25 para la investigación respecto de acuerdos de código compartido y otros acuerdos de cooperación y coordinación entre LATAM y terceras aerolíneas y las condiciones de competencia en rutas que conecten Chile con Oceanía y Europa operadas por LATAM. Respecto a la investigación Rol N° 2824-25, con fecha 8 de septiembre de 2025 LATAM recibió un Oficio Ordinario en el cual FNE solicita antecedentes, los cuales fueron requeridos en dos entregas: la primera fue respondida con fecha 16 de septiembre de 2025 y la segunda con fecha 15 de octubre de 2025. La última actividad corresponde a un oficio enviado por la FNE de fecha 6 de noviembre de 2025, que fue respondido el 5 de diciembre de 2025.
- 4) La autoridad de libre competencia envió un oficio [o requerimiento] a TAM Linhas Aéreas S.A. (LATAM Airlines Brasil) con el objetivo de obtener informaciones relacionadas a ciertos temas de precios, la que fue recibida por la empresa con fecha 27 de noviembre de 2023. El 29 de diciembre de 2023 el CADE envió una nueva carta a LATAM Airlines Brasil solicitando información más completa, a la que LATAM respondió en partes, el 16 de febrero de 2024, 11 de marzo de 2024, 22 de marzo de 2024 y 11 de junio de 2024. El 25 de febrero de 2025, el CADE envió una nueva carta a LATAM Airlines Brasil solicitando información adicional sobre el proceso de fijación de precios, la que fue respondida por LATAM el 03 de abril de 2025. El proceso de investigación se mantiene abierto hasta el 22 de diciembre de 2025 y podrá ser ajustada esa fecha después de ese plazo, a criterio de las autoridades. LATAM Airlines Brasil se encuentra cooperando con la autoridad y mantiene su compromiso con la transparencia y el cumplimiento de todas las normas y regulaciones aplicables.

- 5) Autoridades de consumidor de Brasil enviaron durante agosto y septiembre de 2024 tres oficios a LATAM Airlines Brasil con el objetivo de obtener informaciones relacionadas al accidente de vuelo que afectó a la empresa Voepass y con la cual LATAM Airlines Brasil mantiene un acuerdo de código compartido, respondiendo la empresa en tiempo y forma los citados oficios. La Secretaría Nacional del Consumidor y el Instituto de Defensa del Consumidor del Estado de São Paulo (PROCON SP) decidieron archivar el procedimiento debido a la suficiencia de las respuestas presentadas por la compañía. Aún están en curso los procedimientos ante el Instituto de Defensa del Consumidor del Estado de Paraná (PROCON PR). LATAM Airlines Brasil recibió asimismo un oficio de parte del Ministerio Público (Fiscalía) con fecha 12 de agosto de 2024, el que fue respondido por la empresa el día 27 de agosto de 2024 (IC 0161.0001107/2024). El 05 de septiembre de 2024 la Fiscalía emitió una decisión para separar el procedimiento en tres temas específicos: (1) asuntos de seguridad, en las cuales LATAM Airlines Brasil no es parte (IC 14.0156.0004310/2024); (2) asuntos de consumidores (IC 0161.0001000/2024), con dos manifestaciones presentadas ya archivado ; y (3) asuntos indemnizatorios (IC 0161.0001107/2024), también ya archivado. Remoto. Al archivar la investigación civil principal (IC 0161.0001107/2024), el Ministerio Público determinó la apertura de (1) una nueva investigación civil, para averiguar el daño moral colectivo (LATAM Airlines Brasil aún no fue notificada sobre la apertura de este procedimiento) y (2) un proceso administrativo para acompañar el pago de las indemnizaciones en el ámbito del PR 22883 (LATAM Airlines Brasil aún no fue notificada sobre la apertura de este procedimiento). Posible. El 17/01/2025, la Defensoría Pública de Paraná informó la apertura de un proceso administrativo para averiguar el daño moral colectivo. LATAM Airlines Brasil fue notificada sobre la apertura del proceso, pero, hasta el momento, no se le solicitó ninguna información adicional a la empresa. Posible. El 11/03/2025, el PROCON SP envió un oficio a LATAM Airlines Brasil para solicitar informaciones sobre métricas y medidas tomadas para la atención de consumidores después de la suspensión de las operaciones de Voepass determinada por la Agencia Nacional de Aviacion Civil (ANAC). La respuesta fue presentada el día 18/03/2025. Posible. El 12/03/2025, el Instituto de Defensa del Consumidor de Juiz de Fora (Estado de Minas Gerais) comunicó la apertura de un proceso administrativo también para averiguar informaciones sobre la atención de consumidores después de la suspensión de las operaciones de Voepass. La respuesta fue presentada el 19/03/2025. El 06/05/2025, el Ministerio Público Federal (Fiscalía) envió un oficio a LATAM Airlines Brasil para solicitar aclaraciones sobre la denuncia presentada por un consumidor, especialmente en relación con los retrasos en los vuelos de Voepass y las condiciones de la aeronave. La empresa respondió el 05/06/2025. Posteriormente, el procedimiento fue archivado considerando que se produjo la revocación definitiva de la autorización para la comercialización de vuelos por parte de Voepass, determinada por la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).

IV El Supremo Tribunal Federal (STF) de Brasil, en el procedimiento judicial del Tema de Repercusión General 1417 (proceso judicial único 0834466-97.2024.8.19.0209) y sin perjuicio que el STF fallará a futuro dicho caso y conforme a sus méritos emitirá una sentencia definitiva, ya ha emitido dos dictámenes en dicho proceso:

- 1) El 23 de agosto de 2025 determinó que la sentencia definitiva de este procedimiento judicial será aplicable a todos los procesos de hechos similares en Brasil (reconocimiento de la repercusión general); y
- 2) El 26 de noviembre de 2025 el STF suspendió parcialmente los procesos judiciales en curso a nivel nacional en Brasil, en el ámbito civil-consumidor, que abordan la responsabilidad de las aerolíneas por retrasos o cancelaciones de vuelos causados por casos fortuitos o de fuerza mayor y compensación de daños morales.

Sin perjuicio de que hasta la fecha LATAM Airlines Brasil ya tiene cerca de 10.000 casos suspendidos, espera que este número de suspensiones continúe creciendo.

Se mantuvieron las provisiones de todos los procesos hasta que se dicte sentencia definitiva del caso.

## NOTA 31 - COMPROMISOS

## (a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos comprometidos por la Compañía para el financiamiento de los aviones Boeing 777 garantizados por el Export - Import Bank de los Estados Unidos de América, se han establecido límites para algunos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. en base consolidada. Bajo cualquier circunstancia, el incumplimiento de estos límites, no genera la aceleración del préstamo.

La Compañía y sus filiales no tienen contratos de crédito que indiquen límites a algunos indicadores financieros de la Compañía o de las filiales, con excepción de los que se detallan a continuación:

Con fecha 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal domiciliada en Florida, modificó, aumentó y extendió la nueva línea de crédito rotativa ("Exit RCF") de 2022 desde MMUS\$500 a MMUS\$750 con un consorcio de nueve bancos liderado por JP Morgan Chase Bank, N.A. Al 31 de diciembre de 2025, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible. Además, LATAM Airlines Group S.A., junto con Professional Airline Services Inc., una sociedad de Florida y filial de propiedad absoluta de LATAM Airlines Group S.A., emitió (i) el 12 de octubre de 2022, según fue modificado el 3 de noviembre de 2022, un préstamo a cinco años ("Term Loan B") por MMUS\$1.100 (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad), (ii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2027 ("Bonos 2027") por un capital total de MMUS\$450, (el 15 de octubre de 2024, dicho préstamo fue pagado en su totalidad) y (iii) el 18 de octubre de 2022, bonos senior garantizados al 13,375% con vencimiento en 2029 ("Bonos 2029", junto con los Bonos 2027, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$700 (el 07 de julio de 2025, dicho préstamo fue pagado en su totalidad). El Exit RCF, el Term Loan B y los Bonos (en conjunto, el "Financiamiento de Salida") compartían la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. El Financiamiento de Salida contiene ciertas cláusulas que limitan nuestra capacidad y la de nuestras filiales para, entre otras cosas, realizar ciertos tipos de pagos restringidos, incurrir en deudas o gravámenes, fusionarse o consolidarse con otros, enajenar activos, realizar determinadas operaciones con filiales, realizar ciertas actividades empresariales o efectuar ciertas inversiones. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$750.

El 15 de julio de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, modificó, aumentó y extendió la línea de crédito rotativa ("RCF") de 2016 con un consorcio de 9 instituciones financieras liderado por Citibank, N.A., garantizado por aeronaves, motores y repuestos por un monto total comprometido desde MMUS\$600 a MMUS\$800. El RCF incluye restricciones de liquidez mínima medidas a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medidas individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. en conjunto (con un nivel mínimo de MMUS\$400). El cumplimiento de estas restricciones es un pre-requisito para poder utilizar la línea; en caso de estar utilizada, el cumplimiento de dichas restricciones debe ser comunicado periódicamente, y el incumplimiento puede gatillar una aceleración del préstamo. Al 31 de diciembre de 2025, esta línea de crédito no está girada y se encuentra totalmente disponible.

El 3 de noviembre de 2022, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió un préstamo a cuatro años ("Spare Engine Facility") con, entre otras instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, actuando a través de su sucursal de Nueva York, como agente del préstamo, garantizado por motores de repuesto por un importe principal de MMUS\$275. Al 4 de noviembre de 2024, este crédito fue totalmente repagado. El préstamo incluía restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medida individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de MMUS\$400 en conjunto).

El 15 de octubre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., recibió los fondos de su emisión de bonos garantizados al 7,875% con vencimiento en 2030 ("Bonos 2030", junto con los Bonos 2029, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$1.400. El Exit RCF y los Bonos comparten la misma garantía de intangibles compuesta principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), el negocio de carga, ciertos slots, gates y rutas y la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$750. Los fondos recibidos fueron utilizados para repagar el Term Loan B y parte del Bono 2027.

El 4 de noviembre de 2024, LATAM Airlines Group S.A., actuando a través de su sucursal de Florida, suscribió una nueva línea de crédito rotativa, compuesta por motores de repuesto ("Spare Engine Facility"), a cuatro años con, entre otras

instituciones, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, como agente del préstamo, por un importe total de MMUS\$300, de los cuales se giraron MMUS\$275 el mismo día, quedando otros MMUS\$25 a disposición de la compañía cuando sea requerido. El préstamo incluía restricciones de liquidez mínima medida a nivel consolidado de la Compañía (con un nivel mínimo de MMUS\$750) y medido individualmente para LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de MMUS\$400 en conjunto). Los fondos recibidos fueron utilizados para pagar la totalidad del financiamiento de motores anterior. Finalmente, dicha emisión fue ligada a sostenibilidad ("Sustainability-Linked"), lo que implica comprometernos a una reducción en la intensidad de emisiones de CO2 desde marzo de 2025 hasta el vencimiento de la línea. El cumplimiento o no cumplimiento de dichas metas, en ningún caso implica la aceleración del crédito, sino que entrega un premio o castigo respectivamente sobre la tasa de interés.

El 07 de julio de 2025, LATAM Airlines Group S.A., recibió los fondos de su emisión de bonos garantizados al 7,625% con vencimiento en 2031 ("Bonos 2031", junto con los Bonos 2030, los "Bonos") por un capital total de MMUS\$800. El Exit RCF y los Bonos comparten la misma garantía de intangibles, la cual fueron modificada respecto al Financiamiento de salida. Dicha garantía se compone principalmente por el negocio de FFP (Programa de fidelización LATAM Pass), y parte de la propiedad intelectual y las marcas de LATAM. Adicionalmente, los acuerdos incluyen una restricción de liquidez mínima, que nos exige mantener un nivel mínimo de liquidez, medida a nivel consolidado de la Compañía (LATAM Airlines Group S.A.), de MMUS\$750. Los fondos recibidos fueron utilizados completamente para repagar el Bono 2029.

Al 31 de diciembre de 2025, la Compañía cumple con las restricciones mencionadas de liquidez mínima.

#### b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2025, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Monto MUS\$	Fecha de liberación
SUPERINTENDENCIA NACIONAL DE ADUANAS Y DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA	LATAM Airlines Perú S.A.	62	Carta de Crédito	303.187	10 ene 2026
SÉTIMA TURMA DO TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 1ª REGIÃO - PROCEDIMENTO COMUM CÍVEL - DECEA - 0012177-54.2016.4.01.3400	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	1	Póliza de Seguro	56.079	20 abr 2028
UNIÃO FEDERAL - PGFN	TAM Linhas Aereas S.A. / ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	22	Póliza de Seguro	179.813	19 may 2026
TRIBUNAL DE JUSTIÇA ESTADODABAHIA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	5.384	27 jun 2029
VARA DAS EXECUÇÕES FISCAIS ESTADUAIS DE SÃO PAULO - FORO DAS EXECUÇÕES FISCAIS DE SÃO PAULO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	8.489	15 abr 2028
AMERICAN ALTERNATIVE INS. CO. C/O ROANOKE INS. GROUP INC	LATAM Airlines Group S.A.	11	Carta de Crédito	7.452	3 feb 2026
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO	ABSA Aerolinhas Brasileiras S.A.	2	Póliza de Seguro	6.879	31 dic 2999
1º VARA DE EXECUÇÕES FISCAIS E DE CRIMES CONTRA A ORDEM TRIB DA COM DE FORTALEZA	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	3.091	31 dic 2999
ARQUITETURA DE PROTEÇÃO E DEFESA DO CONSUMIDOR DO ESTADO DO RJ	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.469	31 dic 2999
AENA AEROPUERTOS S.A	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	2.270	10 sept 2026
JFK INTERNATIONAL AIR TERMINAL LLC	LATAM Airlines Group S.A.	2	Carta de Crédito	3.600	27 ene 2026
METROPOLITAN DADE CONTY (MIAMI - DADE AVIATION DEPARTMENT)	LATAM Airlines Group S.A.	5	Carta de Crédito	932	13 mar 2026
SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A.	LATAM Airlines Group S.A.	16	Carta de Crédito	2.067	31 mar 2026
FUNDACAO DE PROTECAO E DEFESA DO CONSUMIDOR PROCON	TAM Linhas Aereas S.A.	11	Póliza de Seguro	20.669	10 feb 2026

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Cantidad	Tipo	Monto MU\$	Fecha de liberación
BOND SAFEGUARD INSURANCE COMPANY	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	5.400	20 jul 2026
LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.	LATAM Airlines Group S.A.	34	Carta de Crédito	8.102	12 feb 2026
JUIZO DE DIREITO DA VARA DA FAZENDA PUBLICA ESTADUAL DA COMARCA DA CAPITAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.280	31 dic 2999
MUNICIPIO DO RIO DE JANEIRO	TAM Linhas Aereas S.A.	2	Póliza de Seguro	1.685	31 oct 2029
SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	1.350	5 ago 2026
AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	6	Carta de Crédito	1.101	31 ene 2026
DISTRITO FEDERAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.308	1 jul 2030
JFK International Air Terminal LLC	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.300	4 jun 2026
ANA AEROPORTOS PORTUGAL	TAM Linhas Aereas S.A.	1	Póliza de Seguro	1.139	31 oct 2026
AENA AEROPUERTOS S.A	LATAM Airlines Group S.A.	3	Carta de Crédito	2.835	15 nov 2026
CORPAC S.A.	LATAM Airlines Perú S.A.	25	Carta de Crédito	5.788	31 ene 2026
SYDNEY AIRPORT CORPORATION LIMITED	LATAM Airlines Group S.A.	1	Carta de Crédito	1.120	16 jul 2026
CITY OF LOS ANGELES, DEPARTMENT OF AIRPORTS	LATAM Airlines Group S.A.	7	Carta de Crédito	1.616	6 feb 2026
Total				<u><u>635.405</u></u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 16 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

## NOTA 32 - TRANSACCIONES CON PARTES RELACIONADAS

(a) A continuación, se detallan las transacciones con partes relacionadas:

RUT	Nombre	Naturaleza de relación	País de origen	Naturaleza de transacciones	Moneda o unidad de ajuste	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
						2025 MU\$	2024 MU\$
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	30	142
76.115.378-1	Costa Verde Portfolio S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	121	—
76.183.853-9	Costa Verde Inversiones Financieras S.A.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	—	16
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	—	(5)
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios recibidos interlineal	US\$	(28.560)	(22.863)
				Servicios prestados interlineal	US\$	27.867	32.092
				Servicios recibidos handling	US\$	(225)	(88)
				Servicios prestados handling	US\$	2.480	1.058
				Servicios recibidos millas	US\$	(2.150)	(10.103)
				Servicios prestados millas	US\$	3.679	2.783
				Servicios prestados mantenimiento	BRL	681	776
				Servicios recibidos salón VIP	US\$	(4)	—
				Servicios prestados salón VIP	US\$	622	—
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(342.254)	(319.499)
				Servicios prestados interlineal	US\$	211.082	213.153
				Servicios recibidos millas	US\$	(12.858)	(15.795)
				Servicios prestados millas	US\$	9.567	8.335
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	1.799	995
				Servicios prestados mantenimiento	BRL	914	—
				Servicios recibidos Handling	US\$	(21.679)	(7.058)
				Joint venture	US\$	(10.000)	(10.000)
				Arriendos de inmuebles prestados	US\$	163	155
				Servicios recibidos salón VIP	US\$	(100)	—
				Servicios prestados salón VIP	US\$	2.015	1.756
				Servicios recibidos asesorías y serv prof	US\$	(1.890)	(22)
				Venta de pasajes	US\$	42	—

Los saldos correspondientes a Cuentas por cobrar y cuentas por pagar a entidades relacionadas están revelados en Nota 9.

Las transacciones entre partes relacionadas se han realizado en condiciones de mercado y debidamente informadas.

## (b) Compensaciones al Directorio, Gerentes Generales y Vicepresidentes

A continuación, se desglosa la información sobre compensaciones de Directores y de Ejecutivos Principales, para lo cual se consideran los cargos de Vicepresidente, Directores Ejecutivos, Directores Senior y miembros del Directorio.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	12.751	12.354
Dieta de directores	1.306	1.786
Beneficios no monetarios	99	423
Beneficios a corto plazo	55.362	17.483
Beneficios por terminación	—	1.341
Total	<u><u>69.518</u></u>	<u><u>33.387</u></u>

Conforme lo instruye la legislación vigente, la Junta Ordinaria de Accionista de fecha 24 de marzo de 2025, acordó la cuantía de las remuneraciones anuales del Directorio para el período que va desde esa fecha hasta la celebración de la próxima Junta Ordinaria de Accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del 2026. En este contexto, se aprobó además de la remuneración base, por concepto de remuneración adicional para cada miembro del Directorio, una cantidad incremental de acuerdo con los siguientes criterios:

(a) Por el período comprendido entre el 25 de marzo de 2025 y hasta la fecha de la próxima junta ordinaria de accionistas a celebrarse dentro del primer cuatrimestre del año 2026, cada Director tendrá derecho a recibir una cantidad adicional a la remuneración base, equivalente a 9.226.234 unidades de remuneración o “URAs”.

(b) Asimismo, cada Director que pase a formar parte del Comité de Directores, también recibirá por concepto de remuneración adicional una cantidad variable, equivalente a un tercio (1/3) adicional calculado sobre la remuneración incremental que al respectivo miembro del Comité le corresponda como Director de conformidad con lo acordado por la Junta Ordinaria de Accionistas.

Para efectos de su pago, el valor de cada URAs se considerará por vía referencial equivalente al precio de una acción de la Sociedad. En consecuencia, las URAs serán pagadas al precio promedio ponderado de las transacciones bursátiles de las acciones de la Sociedad durante el período de 10 días hábiles anterior a la fecha que se hagan efectivas (“Precio Promedio Ponderado”). Para efectos del cálculo del Precio Promedio Ponderado, se considerarán las transacciones en las bolsas de valores nacionales, así como también en aquellas bolsas extranjeras reconocidas a nivel nacional en las que se encuentren listados los American Depository Shares de LATAM.

Los montos pagados al 31 de diciembre de 2025 y 2024 por este concepto, conforme a lo anterior, son:

	Pagadas durante los períodos terminados al 31 de diciembre	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
URAs Directores	345	763
URAs Comité de Directores	38	85
Total	<u><u>383</u></u>	<u><u>848</u></u>

## (a) CIP (Corporate Incentive Plan)

Como se indicó en la Nota 22, en el contexto de la salida del Procedimiento Capítulo 11, la Compañía implementó un programa de retención de talento de los empleados de algunas empresas del grupo LATAM el cual se encuentra dividido en tres categorías. La primera de ellas (i.e., Empleados No Ejecutivos) simplemente contempla pagos garantizados en dinero a los respectivos empleados en fechas determinadas dependiendo del país donde está contratado el empleado. Por otra parte, las restantes dos categorías (i.e., Ejecutivos No Parte del GEM y Ejecutivos GEM) contemplaron el otorgamiento de Unidades sintéticas de remuneración (las “Unidades”) que por vía referencial, se consideran como equivalentes al precio de una acción de LATAM Airlines Group S.A. y en consecuencia, en caso que ellas se hagan efectivas, otorgan al trabajador el derecho a recibir el pago en dinero que resulte de multiplicar el número de Unidades que se hagan efectivas por el valor por acción de LATAM Airlines Group S.A. que se deba considerar conforme al CIP.

A continuación, mayores detalles de estas dos categorías.

## Ejecutivos No Parte del GEM

El primer subprograma aplica a los ejecutivos senior no parte del GEM (Global Executive Meeting - Gerentes Senior, Gerentes, Subgerentes). En este contexto, este programa contempla dos bonos distintos: (1) un bono de retención, consistente en el monto en dinero resultante de Unidades que son asignadas al respectivo empleado, haciéndose efectivas estas Unidades en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, contados desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11 (i.e., el 3 de noviembre de 2022) (la “Fecha de Salida”). Este es en consecuencia, un pago garantizado para estos empleados; y (2) un bono asociado al rendimiento definido en base al cumplimiento de ciertos indicadores financieros de LATAM Airlines Group S.A. y sus Filiales, que se encuentra reflejado en la nota 19(b), haciéndose efectivo en un 20% al mes 15 y en un 80% al mes 24, en cada caso, desde la Fecha de Salida. En consecuencia, este es un pago eventual que sólo se hace efectivo en caso que se cumplan dichos indicadores.

## Ejecutivos GEM

Aplica a los altos ejecutivos de algunas empresas del grupo LATAM que forman parte del GEM (CEO y empleados cuya descripción de cargos es de “vicepresidentes” o “directores”). Los empleados que participan de este programa pueden optar a recibir pagos en dinero efectivo por concepto de Unidades. Estas Unidades son las siguientes:

1. “RSUs” (Retention Shares Units): Esto es, Unidades asociadas a la permanencia del empleado en la Compañía, y en consecuencia, están asociadas al transcurso del tiempo. En su totalidad, el CIP contempla hasta 3.107.603.293 RSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las RSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto que haya ocurrido un evento gatillante relacionado con el volumen de transacciones de valores emitidos por LATAM Airlines Group S.A. en los términos contemplados en el CIP (en adelante, un “VTE” – Volume Triggering Event). El número de RSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función de los recursos netos acumulados a consecuencia de un VTE en la respectiva fecha de determinación (en adelante, este ajuste será referido como el “Factor Pro Rata”).

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

Vesting Mínimo Garantizado de RSUs	
	Porcentaje de Unidades que se hacen efectivas
Mes 30 desde Fecha de Salida	20%
Mes 42 desde Fecha de Salida	30%
Mes 60 desde Fecha de Salida	50%

2. “PSUs” (Performance Shares Units): Esto es, Unidades asociadas tanto a la permanencia del empleado en alguna de las empresas del grupo LATAM como al rendimiento de LATAM Airlines Group S.A. medido en función del precio de la acción. En consecuencia, al igual que las RSUs, estas Unidades están asociadas al transcurso del tiempo. Sin embargo, las PSUs consideran también el valor de mercado de la acción de LATAM Airlines Group S.A. considerando un mercado líquido. Con todo, en tanto no exista dicho mercado líquido, el precio de la acción será determinado en función de transacciones representativas. En su totalidad, el CIP contempla hasta 4.251.780.158 PSUs las cuales se hacen efectivas por parcialidades en los términos que se indican a continuación.

Como regla general, las PSUs serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 24, mes 36 y mes 42, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida. Lo anterior, sujeto a que (i) haya ocurrido un VTE; y (ii) que el cuociente (en adelante, el “Cuociente Precio Neto/Precio ERO” (EQUITY RIGHTS OFFERING)) entre el precio neto de las ventas originadas en un VTE, dividido por el precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799), sea superior a 150%. El número de PSUs que efectivamente se haga efectivo estará determinado en función del Fator Pro Rata y el Cuociente Precio Neto/Precio ERO).

De lo expuesto fluye que las PSUs constituyen un pago eventual y no garantizado.

Durante el primer trimestre de 2025 se realizaron modificaciones en los contratos de los ejecutivos GEM que incorporan una modalidad alternativa para que parte de las Unidades PSUs asignadas al trabajador puedan hacerse efectivas. Más concretamente, hasta un 50% de las Unidades PSUs asignadas al trabajador respectivo serán elegibles para hacerse efectivas en la medida que en o antes del mes 60 contado desde la fecha de salida del Procedimiento Capítulo 11, el Retorno por Acción, expresado como porcentaje del precio por acción al que fueron colocadas las acciones emitidas en virtud del aumento de capital acordado en Junta Extraordinaria de Accionistas de LATAM Airlines Group S.A. de fecha 5 de julio de 2022 (esto es, US\$0,01083865799), supere ciertos umbrales. Para estos efectos, el concepto “Retorno por Acción” considera el precio promedio de las transacciones bursátiles en acciones de LATAM Airlines Group S.A. dentro de los 60 días hábiles bursátiles previos a la fecha de determinación, más los dividendos y distribuciones que hayan sido pagados a los accionistas con respecto a sus acciones en LATAM Airlines Group S.A. después de la salida del Procedimiento Capítulo 11.

Adicionalmente, algunos de los Ejecutivos GEM tendrán derecho a recibir un pago fijo y garantizado en dinero (“MPP” – Management Protection Plan) en determinadas fechas conforme al Plan, a razón de un 33% en el mes 18 contado desde la Fecha de Salida, un 34% en el mes 24 desde la Fecha de Salida, y un 33% en el mes 30 desde la Fecha de Salida. Por otro lado, aquellos empleados que puedan optar a este MPP, podrán optar también a un número limitado de RSUs adicionales (“MPP Based RSUs”). En su totalidad, el CIP contempla 1.438.926.658 MPP Based RSUs. Como regla general, las MPP Based RSUs serán elegibles para hacerse efectivas en los mismo términos y condiciones que las RSUs; en el entendido, sin embargo, que ellas serán elegibles para hacerse efectivas a razón de un tercio en cada una de las siguientes fechas: mes 18, mes 24 y mes 30, en cada caso, contado desde la Fecha de Salida.

En todos los casos, los respectivos empleados deben haberse mantenido como tales en la empresa del grupo LATAM a la correspondiente fecha de devengo para optar a recibir estos beneficios.

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

El valor justo ha sido determinado sobre la base del valor actual y de la mejor estimación del valor futuro de la acción de la Sociedad, multiplicado por el número de unidades bases otorgadas. Dicha estimación fue realizada en base al Plan de Negocios de la compañía y sus principales indicadores como EBITDAR, deuda neta ajustada.

El movimiento de las unidades asignadas al 01 de enero de 2024 y al 31 de diciembre de 2025 es el siguiente:

	Saldos iniciales al 01.01.2024	Asignadas durante el período	Ejercidas durante el período	Anuladas / Canceladas durante el período	Saldos finales al 31 de diciembre de 2024	Otorgadas (Vested)
RSU - Retención	2.986.456.933	35.468.268	(692.032.415)	(91.282.871)	2.238.609.915	—
PSU - Rendimiento	4.009.588.067	42.034.943	—	(89.352.930)	3.962.270.080	—
MPP BASED RSU - Protección	1.246.879.413	—	—	(60.388.760)	1.186.490.653	—
<b>Total</b>	<b>8.242.924.413</b>	<b>77.503.211</b>	<b>(692.032.415)</b>	<b>(241.024.561)</b>	<b>7.387.370.648</b>	<b>—</b>

	Saldos iniciales al 01.01.2025	Asignadas durante el período	Ejercidas durante el período	Anuladas / Canceladas durante el período	Saldos finales al 31 de diciembre de 2025	Otorgadas (Vested)
RSU - Retención	2.238.609.915	79.870.832	(916.489.597)	—	1.401.991.150	—
PSU - Rendimiento	3.962.270.080	162.161.992	(644.513.471)	—	3.479.918.601	—
MPP BASED RSU - Protección	1.186.490.653	—	(593.245.326)	—	593.245.327	—
<b>Total</b>	<b>7.387.370.648</b>	<b>242.032.824</b>	<b>(2.154.248.394)</b>	<b>—</b>	<b>5.475.155.078</b>	<b>—</b>

## NOTA 34 - ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO

(a) La Sociedad ha realizado transacciones no monetarias relacionadas principalmente con arrendamientos financieros y pasivos por arrendamiento, los cuales se encuentran descritos en Nota 18 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(7.129)	(3.355)
Impuestos sobre transacciones financieras	(12.136)	(10.563)
Garantías	1.371	73.074
Derivados de combustible y moneda	6.268	31.853
Depósitos judiciales	7.761	54.356
Garantías márgenes de derivados	466	10.902
Pagos de primas de derivados	(44.485)	(43.902)
Recupero seguro	—	9.788
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	<u>(47.884)</u>	<u>122.153</u>
Recuperos de créditos y depósitos de garantías por la venta de activos recibidos	62.018	34.469
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	<u>62.018</u>	<u>34.469</u>
Derivados de tasas de interés	2.204	1.456
Costos asociados a financiamiento	(85.855)	—
Otros recuperos	—	510
Gastos pagados por compra de acciones propias	(587)	—
Retenciones de impuestos	(7.287)	(11.689)
Asesorías legales relacionadas con la deuda	—	(64.146)
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	<u>(91.525)</u>	<u>(73.869)</u>

(c) Dividendos:

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Group S.A.	(604.877)	(174.549)
Transportes Aéreos del Mercosur S.A. (*)	<u>(304)</u>	<u>(289)</u>
Total Dividendos pagados	<u>(605.181)</u>	<u>(174.838)</u>

(\*) Dividendos pagados a accionistas minoritarios.

## (d) Reconciliación de pasivos provenientes de actividades de financiación:

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2024	Flujos					Movimientos no flujo	Saldo al 31 de diciembre de 2025					
		Obtención		Pago									
		Capital (*)	MUS\$	Capital (**)	MUS\$	Interés	MUS\$	Otros flujos	MUS\$	Interés devengado y otros	MUS\$	Reclasificaciones	MUS\$
Obligaciones garantizadas	374.043	319.500		(37.648)		(29.158)		—		30.898		—	657.635
Otras obligaciones garantizadas	374.751	239.520		(43.681)		(39.685)		—		40.294		—	571.199
Obligaciones con el público	2.239.303	790.120		(700.000)		(181.554)		—		232.450		(2.541)	2.377.778
Arrendamientos financieros	799.773	—		(241.743)		(39.181)		—		158.667		11.537	689.053
Pasivos por arrendamientos	3.362.581	—		(463.358)		(311.162)		—		1.213.962		(9.162)	3.792.861
Total Obligaciones con instituciones financieras	<u>7.150.451</u>	<u>1.349.140</u>		<u>(1.486.430)</u>		<u>(600.740)</u>		<u>—</u>		<u>1.676.271</u>		<u>(166)</u>	<u>8.088.526</u>

  

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2023	Flujos					Movimientos no flujo	Saldo al 31 de diciembre de 2024					
		Obtención		Pago									
		Capital (*)	MUS\$	Capital (**)	MUS\$	Interés	MUS\$	Otros flujos	MUS\$	Interés devengado y otros	MUS\$		
Préstamos bancarios	1.029.434	—		(1.089.000)		(167.026)		—		226.592		—	
Obligaciones garantizadas	303.922	99.000		(28.938)		(19.908)		—		19.967		374.043	
Otras obligaciones garantizadas	430.350	272.112		(330.870)		(39.066)		—		42.225		374.751	
Obligaciones con el público	1.302.838	1.378.948		(450.000)		(156.862)		(10.870)		175.249		2.239.303	
Arrendamientos financieros	901.546	—		(105.734)		(46.596)		—		50.557		799.773	
Otros préstamos	104	—		—		—		—		(104)		—	
Pasivos por arrendamientos	<u>2.967.994</u>	<u>—</u>		<u>(344.038)</u>		<u>(288.176)</u>		<u>—</u>		<u>1.026.801</u>		<u>3.362.581</u>	
Total Obligaciones con instituciones financieras	<u>6.936.188</u>	<u>1.750.060</u>		<u>(2.348.580)</u>		<u>(717.634)</u>		<u>(10.870)</u>		<u>1.541.287</u>		<u>7.150.451</u>	

(\*) Durante el ejercicio 2025 la Compañía obtuvo MUS\$1.349.140 importes procedentes de préstamos de largo plazo.  
(Durante el ejercicio 2024, la Compañía obtuvo MUS\$1.750.060 importes procedentes de préstamos de largo plazo)

Al 31 de diciembre de 2025 la obtención de este financiamiento se encuentra neto de pagos de fee correspondiente a MUS\$10.380. (MUS\$24.952 al 31 de diciembre de 2024). Ver nota 18 números 3 y 4.

(\*\*) Al 31 de diciembre de 2025 bajo flujos por actividades de financiación se presentan los reembolsos de préstamos por MUS\$1.023.072 y pagos de pasivos por arrendamientos por MUS\$463.358 (MUS\$2.004.542 y MUS\$344.038, respectivamente al 31 de diciembre de 2024).

A continuación, se detallan obtenciones (pagos) de flujos relacionados al financiamiento:

Flujo de	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de					
	2025			2024		
	Obtención Capital	Pagos		Obtención Capital	Pagos	
	MUS\$	Capital	Interés	MUS\$	Capital	Interés
Financiamiento de aeronaves	559.020	(323.072)	(77.079)	99.000	(198.774)	(69.249)
Pasivos por arrendamientos	—	(463.358)	(311.162)	—	(344.038)	(288.176)
Financiamiento no relacionado a aeronaves	790.120	(700.000)	(212.499)	1.651.060	(1.805.768)	(360.209)
Total Obligaciones con instituciones financieras	1.349.140	(1.486.430)	(600.740)	1.750.060	(2.348.580)	(717.634)

(e) Anticipos de aeronaves y motores

Corresponde a flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves y motores, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, dentro de las actividades de inversión.

	Por los periodos terminados al 31 de diciembre	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	(252.665)	(219.010)
Recuperos	87.442	34.379
Total flujo de efectivo	(165.223)	(184.631)

(f) Adiciones de propiedades plantas y equipos e intangibles

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
<b>Flujos de efectivo utilizados en</b>		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:	1.775.818	1.325.463
Adiciones asociadas a mantenimiento	449.502	358.475
Otras adiciones	1.326.316	966.988
Compras de activos intangibles	104.483	94.412
Otras adiciones	104.483	94.412

(g) El efecto neto de la aplicación de hiperinflación en el estado flujo de efectivo consolidado corresponde a:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2025	2024
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	518	6.256
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	20	819
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	(538)	(7.075)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	—	—

(h) Activaciones de mantenimiento arrendado

Los pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios incluyen el valor pagado asociado a las activaciones de mantenimiento arrendado por MUS\$185.005 (MUS\$246.429 al 31 de diciembre de 2024).

#### NOTA 35 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A. desarrolla sus operaciones en un entorno regulatorio que incorpora exigencias ambientales relevantes, particularmente asociadas al consumo de combustible, emisiones atmosféricas, gestión de residuos y cumplimiento de la normativa ambiental aplicable en los países donde opera. La Compañía gestiona los aspectos ambientales de sus operaciones de manera corporativa, en coordinación con las distintas áreas operativas, orientando dichas acciones al cumplimiento normativo y a la identificación y gestión de los principales riesgos ambientales asociados a sus operaciones.

En este contexto, la gestión ambiental del Grupo se estructura principalmente en los siguientes ámbitos: Gestión Ambiental, Gestión del Cambio Climático y Economía Circular.

#### Gestión Ambiental

LATAM mantiene un sistema de gestión ambiental (SGA) corporativo que permite identificar, evaluar y gestionar tanto la normativa ambiental aplicable a nuestras operaciones, como los riesgos ambientales relevantes. Como parte de este sistema, determinadas instalaciones del Grupo cuentan con certificaciones ambientales reconocidas, incluyendo la certificación ISO 14001 en la base de mantenimiento y carga de Miami, Estados Unidos, y el estándar IEnvA (IATA Environmental Assessment) en operaciones de Ecuador, Perú, Colombia, Brasil y Chile.

En marzo del año 2025 el grupo obtuvo la recertificación del Sistema de Gestión Ambiental bajo el estándar IEnvA para 9 operadores de carga y pasajeros de los Home Market, ampliando el alcance de la certificación con el módulo de energía en los tres operadores de Chile. Adicionalmente, en octubre de 2025 se realizó la auditoría externa de seguimiento de certificación ISO 14001 de la base de Miami, Estados Unidos, instancia donde se mantuvo dicha certificación.

Especificamente el cuarto trimestre del año se continuó fortaleciendo el SGA en relación a prevención y control de riesgos ambientales efectuando simulacros de emergencias ambientales (derrames) y capacitaciones en materias de energía (ISO 50001) e ISO 14001 para las filiales.

#### Gestión del Cambio Climático

El cambio climático constituye un riesgo relevante para la industria aérea, principalmente por su exposición a regulaciones ambientales, variaciones en los costos de combustible y requerimientos asociados a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El grupo gestiona su exposición a estos riesgos mediante un enfoque orientado principalmente a la reducción de emisiones de alcance 1, priorizando mejoras operacionales, eficiencia en el uso de combustible y la renovación progresiva de flota.

Adicionalmente, la Compañía incorpora el uso de combustibles alternativos sostenibles (SAF) como una herramienta de reducción directa de emisiones, cuyo uso se encuentra condicionado por su disponibilidad y viabilidad técnica y económica.

Entre las principales medidas implementadas se incluyen iniciativas de eficiencia operacional y la incorporación de aeronaves de última generación, las cuales, presentan un menor consumo de combustible en comparación con modelos anteriores.

Asimismo, el grupo utiliza mecanismos de compensación de emisiones como una herramienta complementaria dentro de su gestión climática, tanto en el marco de esquemas regulatorios aplicables como en programas voluntarios, sin sustituir los esfuerzos de reducción directa de emisiones. El uso de dichos mecanismos se encuentra sujeto a condiciones de mercado y marcos regulatorios aplicables y no genera obligaciones financieras significativas al cierre del ejercicio.

Durante el 2025, el grupo LATAM compensó 87.168 ton de CO<sub>2</sub>, correspondientes a su portafolio de iniciativas voluntarias que incluyó Cobus, Extra Crew, Avión Solidario y eventos, además de programas vinculados a clientes corporativos, entre ellos la compensación de Chárter, Programa 1+1 de clientes de Carga y Corporate y compensaciones realizadas por clientes (B2C).

Adicionalmente, en el mismo año, a través del mecanismo de no causación del impuesto al carbono en Colombia, se compensaron 218.148 tCO<sub>2</sub> correspondientes al componente obligatorio y 2.847 tCO<sub>2</sub> por compensaciones voluntarias en el país.

En conjunto, el Grupo compensó 308.163 tCO<sub>2</sub> en 2025, considerando iniciativas voluntarias y el esquema obligatorio de Colombia.

### **Economía Circular**

LATAM desarrolla iniciativas orientadas a la reducción, reutilización y valorización de residuos generados en sus operaciones, en línea con el cumplimiento normativo ambiental, la eficiencia operacional y su estrategia para avanzar gradualmente en la integración del concepto de economía circular en sus operaciones.

Al cierre del ejercicio , el grupo había eliminado el 97% de los plásticos de un solo uso de su operación, manteniéndose el uso del porcentaje restante por restricciones legales, sanitarias u operacionales. Adicionalmente, se fortalecieron los sistemas de gestión de residuos en determinadas operaciones relevantes.

Durante 2025, el grupo LATAM continuó avanzando en su hoja de ruta de economía circular, profundizando el fortalecimiento de los sistemas de gestión de residuos y ampliando las iniciativas orientadas al desvío de residuos de relleno sanitario.

Al mes de noviembre de 2025, se logró desviar el 61% de los residuos gestionados, equivalente a 2.854 toneladas, mediante acciones de reducción, reutilización, reciclaje y compostaje, sobre un total de 4.675 toneladas de residuos gestionados dentro del sistema de gestión de residuos del grupo.

Estos avances reflejan la consolidación de aprendizajes y el escalamiento de buenas prácticas implementadas en años anteriores, así como el trabajo colaborativo con proveedores y concesionarios aeroportuarios, sentando bases operativas y técnicas para seguir incrementando progresivamente el porcentaje de residuos desviados en línea con el objetivo definido a 2027.

**NOTA 36 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS**

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2025 y hasta la fecha de emisión de estos estados financieros, no se tiene conocimiento de otros hechos de carácter financiero o de otra índole, que afecten en forma significativa los saldos o interpretación de los mismos.

Los estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales al 31 de diciembre de 2025, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 3 de febrero de 2026.