



LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS

31 DE DICIEMBRE DE 2021

## CONTENIDO

Estado de situación financiera clasificado consolidado  
Estado de resultados consolidado por función  
Estado de resultados integrales consolidado  
Estado de cambios en el patrimonio consolidado  
Estado de flujos de efectivo consolidado - método directo  
Notas a los estados financieros consolidados

CLP - PESOS CHILENOS  
ARS - PESOS ARGENTINOS  
US\$ - DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MUS\$ - MILES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
MMUS\$ - MILLONES DE DOLARES ESTADOUNIDENSES  
COP - PESOS COLOMBIANOS  
BRL/R\$ - REALES BRASILEÑOS  
MR\$ - MILES DE REALES BRASILEÑOS



## INFORME DEL AUDITOR INDEPENDIENTE

Santiago, 8 de marzo de 2022

Señores Accionistas y Directores  
Latam Airlines Group S.A.

Hemos efectuado una auditoría a los estados financieros consolidados adjuntos de Latam Airlines Group S.A. y filiales, que comprenden los estados de situación financiera clasificado consolidado al 31 de diciembre de 2021 y 2020 y los estados de resultados consolidado por función, de resultados integrales consolidado, de cambios en el patrimonio consolidado y de flujos de efectivo consolidado - método directo por los años terminados en esas fechas y las correspondientes notas a los estados financieros consolidados.

### *Responsabilidad de la Administración por los estados financieros consolidados*

La Administración es responsable por la preparación y presentación razonable de estos estados financieros consolidados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Esta responsabilidad incluye el diseño, implementación y mantención de un control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de estados financieros consolidados que estén exentos de representaciones incorrectas significativas, ya sea debido a fraude o error.

### *Responsabilidad del auditor*

Nuestra responsabilidad consiste en expresar una opinión sobre estos estados financieros consolidados a base de nuestras auditorías. Efectuamos nuestras auditorías de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en Chile. Tales normas requieren que planifiquemos y realicemos nuestro trabajo con el objeto de lograr un razonable grado de seguridad de que los estados financieros consolidados están exentos de representaciones incorrectas significativas.

Una auditoría comprende efectuar procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los montos y revelaciones en los estados financieros consolidados. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluyendo la evaluación de los riesgos de representaciones incorrectas significativas de los estados financieros consolidados ya sea debido a fraude o error. Al efectuar estas evaluaciones de los riesgos, el auditor considera el control interno pertinente para la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados de la entidad con el objeto de diseñar procedimientos de auditoría que sean apropiados en las circunstancias, pero sin el propósito de expresar una opinión sobre la efectividad del control interno de la entidad. En consecuencia, no expresamos tal tipo de opinión. Una auditoría incluye, también, evaluar lo apropiadas que son las políticas de contabilidad utilizadas y la razonabilidad de las estimaciones contables significativas efectuadas por la Administración, así como una evaluación de la presentación general de los estados financieros consolidados.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido es suficiente y apropiada para proporcionarnos una base para nuestra opinión.



Santiago, 8 de marzo de 2022  
Latam Airlines Group S.A.  
2

### *Opinión*

En nuestra opinión, los mencionados estados financieros consolidados presentan razonablemente, en todos sus aspectos significativos, la situación financiera de Latam Airlines Group S.A. y filiales al 31 de diciembre de 2021 y 2020, los resultados de sus operaciones y los flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

### *Énfasis en un asunto – Empresa en marcha*

Los estados financieros consolidados adjuntos, han sido preparados suponiendo que la Compañía continuará como una empresa en marcha. Como se indica en la Nota 2 a los estados financieros, Latam Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias se acogieron a una protección voluntaria, bajo el proceso de reorganización financiera del Capítulo 11 del Código de Bancarrotas de los Estados Unidos de América y como resultado de lo anterior, el cumplimiento de las obligaciones de la Compañía y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a incertidumbre. La Compañía ha incluido una declaración de que estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como una empresa en marcha. La evaluación de la Administración de estos hechos y sus planes al respecto, también se describen en la Nota 2. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pudiera resultar de la resolución de esta incertidumbre. No se modifica nuestra opinión en relación con este asunto.

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

Notas	Página
1 - Información general .....	1
2 - Resumen de principales políticas contables.....	5
2.1. Bases de preparación.....	5
2.2. Bases de consolidación.....	21
2.3. Transacciones en moneda extranjera.....	22
2.4. Propiedades, plantas y equipos.....	24
2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	24
2.6. Plusvalía .....	25
2.7. Costos por intereses.....	25
2.8. Pérdidas por deterioro de valor de los activos no financieros .....	26
2.9. Activos financieros.....	26
2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura .....	27
2.11. Inventarios.....	28
2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar .....	28
2.13. Efectivo y equivalentes al efectivo.....	29
2.14. Capital emitido .....	29
2.15. Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	29
2.16. Préstamos que devengan intereses .....	29
2.17. Impuestos corrientes y diferidos .....	29
2.18. Beneficios a los empleados .....	30
2.19. Provisiones .....	31
2.20. Ingresos ordinarios provenientes de contratos con clientes .....	31
2.21. Arrendamientos .....	33
2.22. Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	34
2.23. Mantenimiento .....	34
2.24. Medioambiente.....	35
3 - Gestión del riesgo financiero .....	35
3.1. Factores de riesgo financiero.....	35
3.2. Gestión del riesgo del capital .....	51
3.3. Estimación del valor razonable .....	51
4 - Estimaciones y juicios contables .....	54
5 - Información por segmentos.....	58
6 - Efectivo y equivalentes al efectivo.....	59
7 - Instrumentos financieros.....	60
8 - Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar corrientes y cuentas por cobrar no corrientes	62
9 - Cuentas por cobrar y por pagar a entidades relacionadas .....	64
10 - Inventarios .....	65
11 - Otros activos financieros.....	66
12 - Otros activos no financieros.....	67
13 - Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta .....	68

14 - Inversiones en subsidiarias .....	70
15 - Activos intangibles distintos de la plusvalía .....	73
16 - Plusvalía.....	75
17 - Propiedades, plantas y equipos .....	76
18 - Impuestos corrientes y diferidos .....	82
19 - Otros pasivos financieros .....	87
20 - Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar .....	97
21 - Otras provisiones .....	99
22 - Otros pasivos no financieros.....	101
23 – Provisiones por beneficios a los empleados .....	102
24 - Cuentas por pagar, no corrientes.....	104
25 - Patrimonio.....	104
26 - Ingresos de actividades ordinarias .....	108
27 - Costos y gastos por naturaleza.....	109
28 - Otros ingresos, por función .....	111
29 - Moneda extranjera y diferencias de cambio .....	112
30 – Ganancia (pérdida) por acción .....	120
31 - Contingencias.....	121
32 - Compromisos .....	136
33 – Transacciones con partes relacionadas.....	139
34 - Pagos basados en acciones.....	140
35 - Estado de flujo de efectivo.....	141
36 – Medioambiente.....	143
37 – Hechos posteriores a la fecha de los Estados Financieros.....	146

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

ACTIVOS	Nota	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
<b>Activos corrientes</b>			
Efectivo y equivalentes al efectivo	6 - 7	1.046.835	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes	7 - 11	101.138	50.250
Otros activos no financieros, corrientes	12	108.368	155.892
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	7 - 8	902.672	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	724	158
Inventarios corrientes	10	287.337	323.574
Activos por impuestos corrientes	18	41.264	42.320
		<hr/>	<hr/>
Total de activos corrientes distintos de los activos o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios		2.488.338	2.867.416
		<hr/>	<hr/>
<b>Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta o como mantenidos para distribuir a los propietarios</b>			
	13	146.792	276.122
		<hr/>	<hr/>
Total activos corrientes		2.635.130	3.143.538
		<hr/>	<hr/>
<b>Activos no corrientes</b>			
Otros activos financieros, no corrientes	7 - 11	15.622	33.140
Otros activos no financieros, no corrientes	12	125.432	126.782
Cuentas por cobrar, no corrientes	7 - 8	12.201	4.986
Activos intangibles distintos de la plusvalía	15	1.018.892	1.046.559
Propiedades, plantas y equipos	17	9.489.867	10.730.269
Activos por impuestos diferidos	18	15.290	564.816
		<hr/>	<hr/>
Total activos no corrientes		10.677.304	12.506.552
		<hr/>	<hr/>
Total activos		13.312.434	15.650.090
		<hr/>	<hr/>

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE SITUACION FINANCIERA CLASIFICADO CONSOLIDADO

PATRIMONIO Y PASIVOS		Al 31 de	Al 31 de
PASIVOS	Nota	diciembre de	diciembre de
		2021	2020
		MUS\$	MUS\$
Pasivos corrientes			
Otros pasivos financieros, corrientes	7 - 19	4.453.451	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	7 - 20	4.860.153	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	7 - 9	661.602	812
Otras provisiones, corrientes	21	27.872	23.774
Pasivos por impuestos corrientes	18	675	656
Otros pasivos no financieros, corrientes	22	2.332.576	2.088.791
Total pasivos corrientes		12.336.329	7.491.888
Pasivos no corrientes			
Otros pasivos financieros, no corrientes	7 - 19	5.948.702	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	7 - 24	472.426	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corriente	7 - 9	-	396.423
Otras provisiones, no corrientes	21	712.581	588.359
Pasivo por impuestos diferidos	18	341.011	384.280
Provisiones por beneficios a los empleados, no corrientes	23	56.233	74.116
Otros pasivos no financieros no corrientes	22	512.056	702.008
Total pasivos no corrientes		8.043.009	10.600.587
Total pasivos		20.379.338	18.092.475
PATRIMONIO			
Capital emitido	25	3.146.265	3.146.265
Ganancias (pérdidas) acumuladas	25	(8.841.106)	(4.193.615)
Acciones propias en cartera	25	(178)	(178)
Otras reservas		(1.361.529)	(1.388.185)
Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora		(7.056.548)	(2.435.713)
Participaciones no controladoras	14	(10.356)	(6.672)
Total patrimonio		(7.066.904)	(2.442.385)
Total patrimonio y pasivos		13.312.434	15.650.090

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE RESULTADOS CONSOLIDADO POR FUNCIÓN

	<u>Nota</u>	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		<u>2021</u>	<u>2020</u>
		MUS\$	MUS\$
Ingresos de actividades ordinarias	26	4.884.015	3.923.667
Costo de ventas	27	<u>(4.963.485)</u>	<u>(4.513.228)</u>
Ganancia (pérdida) bruta		<u>(79.470)</u>	<u>(589.561)</u>
Otros ingresos, por función	28	227.331	411.002
Costos de distribución	27	(291.820)	(294.278)
Gastos de administración	27	(439.494)	(499.512)
Otros gastos, por función	27	(535.824)	(692.939)
Gastos de actividades de reestructuración	27	(2.337.182)	(990.009)
Otras ganancias (pérdidas)	27	30.674	(1.874.789)
Ganancias/(pérdidas) de actividades operacionales		<u>(3.425.785)</u>	<u>(4.530.086)</u>
Ingresos financieros		21.107	50.397
Costos financieros	27	(805.544)	(586.979)
Diferencias de cambio		131.408	(48.403)
Resultado por unidades de reajuste		<u>(5.393)</u>	<u>9.348</u>
Ganancia/(Pérdida), antes de impuestos		(4.084.207)	(5.105.723)
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias	18	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>
<b>GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL EJERCICIO</b>		<u>(4.653.142)</u>	<u>(4.555.535)</u>
Ganancia/(Pérdida), atribuible a los propietarios de la controladora		(4.647.491)	(4.545.887)
Ganancia/(Pérdida) atribuible a participaciones no controladoras	14	<u>(5.651)</u>	<u>(9.648)</u>
Ganancia/(Pérdida) del ejercicio		<u>(4.653.142)</u>	<u>(4.555.535)</u>
<b>GANANCIAS/(PÉRDIDAS) POR ACCION</b>			
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)
Ganancias/(Pérdidas) diluídas por acción (US\$)	30	(7,66397)	(7,49642)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

## LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

### ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES CONSOLIDADO

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	Nota	2021	2020
		MUS\$	MUS\$
GANANCIA/(PÉRDIDA) DEL PERIODO		(4.653.142)	(4.555.535)
Componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Otro resultado integral, antes de impuestos, ganancias (pérdidas) por nuevas mediciones de planes de beneficios definidos	25	10.018	(3.968)
Total otro resultado integral que no se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		10.018	(3.968)
Componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio antes de impuestos			
Diferencia de cambio por conversión			
Ganancias (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuestos		20.008	(894.394)
Otro resultado integral, antes de impuestos, diferencias de cambio por conversión		20.008	(894.394)
Coberturas del flujo de efectivo			
Ganancias (pérdidas) por coberturas de flujos de efectivo, antes de impuestos	19	38.870	(105.280)
Ajuste por reclasificación de coberturas de flujos de efectivo antes de impuestos	25	(16.641)	(14.690)
Otro resultado integral, antes de impuestos, coberturas del flujo de efectivo		22.229	(119.970)
Cambio en el valor temporal del dinero de opciones			
Ganancia (pérdida) por cambios en el valor del dinero de opciones		(23.692)	-
Ajustes de reclasificación por cambios en el valor temporal del dinero de opciones		6.509	-
Otro resultado integral, antes de impuestos, cambio en el valor temporal del dinero de opciones		(17.183)	-
Total otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio antes de impuestos		25.054	(1.014.364)
Otros componentes de otro resultado integral, antes de impuesto		35.072	(1.018.332)
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	18	(2.783)	924
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que no se reclasificarán al resultado del ejercicio		(2.783)	924
Impuesto a las ganancias relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificará al resultado del ejercicio			
Impuesto a las ganancias relacionado con diferencias de cambio de conversión de otro resultado integral			
Impuesto a las ganancias relacionado con coberturas de flujos de efectivo de otro resultado integral		(58)	959
Impuestos a las ganancias acumulados relativos a componentes de otro resultado integral que se reclasificarán al resultado del ejercicio		(58)	959
Total otro resultado integral		32.231	(1.016.449)
Total resultado integral		(4.620.911)	(5.571.984)
Resultado integral atribuible a:			
Resultado integral atribuible a los propietarios de la controladora		(4.616.914)	(5.566.991)
Resultado integral atribuible a participaciones no controladoras		(3.997)	(4.993)
TOTAL RESULTADO INTEGRAL		(4.620.911)	(5.571.984)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora													
	Cambios en otras reservas											Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas	Ganancias (pérdidas) acumuladas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio														
1 de enero de 2021	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)	
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	2-25	-	-	380	(380)	-	-	-	-	-	-	-	-	
Saldo inicial Re - expresado	3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.561)	(380)	(25.985)	37.235	2.452.019	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)	
Cambios en patrimonio														
Resultado integral														
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	-	(4.647.491)	(4.647.491)	(5.651)	(4.653.142)	
Otro resultado integral		-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	-	30.577	1.654	32.231	
Total resultado integral		-	18.354	22.171	(17.183)	7.235	-	-	30.577	(4.647.491)	(4.616.914)	(3.997)	(4.620.911)	
Transacciones con los accionistas														
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)	
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	-	(3.921)	(3.921)	-	(3.921)	313	(3.608)	
Saldos al 31 de diciembre de 2021		3.146.265	(178)	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	37.235	2.448.098	(1.361.529)	(8.841.106)	(7.056.548)	(10.356)	(7.066.904)	

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE CAMBIOS EN EL PATRIMONIO CONSOLIDADO

Nota	Patrimonio atribuible a la controladora											
	Cambios en otras reservas								Ganancias (pérdidas) acumuladas	Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora	Participaciones no controladoras	Patrimonio total
	Capital emitido	Acciones propias en cartera cartera	Reservas de diferencias de cambio en conversiones	Reservas de flujo de coberturas de flujo de efectivo	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Reservas de pagos basados en acciones	Otras reservas varias	Total otras reservas				
MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Patrimonio												
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	3.146.265	(178)	(2.890.287)	56.892	(22.940)	36.289	2.452.469	(367.577)	352.272	3.130.782	(1.605)	3.129.177
Cambios en patrimonio												
Resultado integral												
Ganancia (pérdida)	25	-	-	-	-	-	-	-	(4.545.887)	(4.545.887)	(9.648)	(4.555.535)
Otro resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	(1.021.104)	-	(1.021.104)	4.655	(1.016.449)
Total resultado integral		-	-	(900.226)	(117.833)	(3.045)	-	(1.021.104)	(4.545.887)	(5.566.991)	(4.993)	(5.571.984)
Transacciones con los accionistas												
Incremento (disminución) por transferencias y otros cambios, patrimonio	25-34	-	-	-	-	-	946	(450)	496	496	(74)	422
Total transacciones con los accionistas		-	-	-	-	-	946	(450)	496	496	(74)	422
Saldos al 31 de diciembre de 2020		3.146.265	(178)	(3.790.513)	(60.941)	(25.985)	37.235	(1.388.185)	(4.193.615)	(2.435.713)	(6.672)	(2.442.385)

Las Notas adjuntas números 1 a 37 forman parte integral de estos estados financieros consolidados.

LATAM AIRLINES GROUP S.A. Y FILIALES

ESTADO DE FLUJOS DE EFECTIVO CONSOLIDADO - METODO DIRECTO

	Nota	Por los ejercicios al 31 de diciembre	
		2021	2020
		MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de operación			
Clases de cobros por actividades de operación			
Cobros procedentes de las ventas de bienes y prestación de servicios		5.359.778	4.620.409
Otros cobros por actividades de operación		52.084	51.900
Clases de pagos			
Pagos a proveedores por el suministro de bienes y servicios		(4.401.485)	(3.817.339)
Pagos a y por cuenta de los empleados		(941.068)	(1.227.010)
Otros pagos por actividades de operación		(156.395)	(70.558)
Impuestos a las ganancias pagados		(9.437)	(65.692)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(87.576)	13.593
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación		(184.099)	(494.697)
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de inversión			
Flujos de efectivo procedentes de la pérdida de control de subsidiarias		752	-
Otros cobros por la venta de patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		35	1.464.012
Otros pagos para adquirir patrimonio o instrumentos de deuda de otras entidades		(208)	(1.140.940)
Importes procedentes de la venta de propiedades, planta y equipo		105.000	75.566
Compras de propiedades, planta y equipo		(587.245)	(324.264)
Compras de activos intangibles		(88.518)	(75.433)
Intereses recibidos		9.056	36.859
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	18.475	(2.192)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión		(542.653)	33.608
Flujos de efectivo procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	35		
Pagos por cambios en las participaciones en la propiedad en subsidiarias que no dan lugar a la pérdida de control		-	(3.225)
Importes procedentes de préstamos de largo plazo		-	1.425.184
Importes procedentes de préstamos de corto plazo		661.609	560.296
Préstamos de entidades relacionadas		130.102	373.125
Reembolsos de préstamos		(463.048)	(793.712)
Pagos de pasivos por arrendamientos		(103.366)	(122.062)
Dividendos pagados		-	(571)
Intereses pagados		(104.621)	(210.418)
Otras entradas (salidas) de efectivo	35	(11.034)	(107.788)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación		109.642	1.120.829
Incremento (disminución) neto en el efectivo y equivalentes al efectivo, antes del efecto de los cambios en la tasa de cambio		(617.110)	659.740
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo		(31.896)	(36.478)
Incremento neto de efectivo y equivalentes al efectivo		(649.006)	623.262
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL PRINCIPIO DEL EJERCICIO	6	1.695.841	1.072.579
EFFECTIVO Y EQUIVALENTES AL EFECTIVO AL FINAL DEL EJERCICIO	6	1.046.835	1.695.841

Las Notas adjuntas números 1 a 37 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 2021

NOTA 1 - INFORMACION GENERAL

LATAM Airlines Group S.A. (la "Sociedad") es una sociedad anónima abierta inscrita ante la Comisión para el Mercado Financiero bajo el No. 306, cuyas acciones se cotizan en Chile en la Bolsa Electrónica de Chile - Bolsa de Valores y Bolsa de Comercio de Santiago. Luego de la presentación del Capítulo 11, el programa ADR ya no se cotiza en NYSE. Desde entonces, los ADR de LATAM se negocian en Estados Unidos de Norteamérica en los mercados OTC (Over-The-Counter). La Sociedad y algunas de sus filiales directas e indirectas se encuentran actualmente sujetas a un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América bajo el Capítulo 11 del Título 11 del Código de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos del Distrito Sur de Nueva York (el "Procedimiento Capítulo 11" o "Capítulo 11").

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 Ecuador, Perú, Brasil, Colombia, Argentina 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, en Avenida Américo Vespucio Sur N° 901, comuna de Renca.

Al 31 de diciembre de 2021 el capital estatutario de la Sociedad está representado por 606.407.693 acciones ordinarias y sin valor nominal. Todas las acciones se encuentran suscritas y pagadas considerando la reducción de capital que se produjo de pleno derecho, luego de transcurrido el plazo legal de tres años para suscribir el saldo de 466.832 acciones pendientes de colocación del último aumento de capital aprobado en agosto del año 2016.

Los mayores accionistas de la Sociedad son Delta Air Lines que posee un 20% y el Grupo Cueto que a través de las sociedades Costa Verde Aeronáutica S.A., e Inv. Costa Verde Ltda. y Cía. en CPA, es dueño del 16,39% de las acciones emitidas por la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad contaba con un total de 4.828 accionistas en su registro. A esa fecha, aproximadamente un 13,07% de la propiedad de la Sociedad se encontraba en la forma de ADRs.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad tuvo un promedio de 28.600 empleados, terminando este periodo con un número total de 29.114 personas, distribuidas en 4.372 empleados de Administración, 14.784 en Operaciones, 6.708 Tripulantes de Cabina y 3.250 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 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
				Directo	Indirecto	Total	Directo	Indirecto	Total
				%	%	%	%	%	%
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,8361	0,1639	100,0000	99,8361	0,1639	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
Extranjera	Connecta Corporation	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	100,0000	0,0000	100,0000
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial	EE.UU.	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9714	0,0286	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	99,8900	0,1100	100,0000
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	Argentina	ARS	0,0000	100,0000	100,0000	96,2208	3,7792	100,0000
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales	Bahamas	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,9800	0,0200	100,0000
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial	Chile	US\$	0,0000	100,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales	Chile	US\$	99,9000	0,1000	100,0000	99,7100	0,2900	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\$	99,0000	1,0000	100,0000	99,0000	1,0000	100,0000
Extranjera	LatamTravel 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	TAM S.A. y Filiales (*)	Brasil	BRL	63,0901	36,9099	100,0000	63,0901	36,9099	100,0000

(\*) Al 31 de diciembre de 2021, 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 99,9983% sobre los derechos económicos y un 51,04% de los derechos políticos producto de la medida provisoria N° 863 del gobierno de Brasil implementada en diciembre de 2018 que permite a capitales extranjeros tener hasta un 100% de la propiedad.

## (b) Información financiera

		Estados de Situación Financiera						Resultado	
		Al 31 de diciembre de 2021			Al 31 de diciembre de 2020			Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
RUT	Sociedad	Activos	Pasivos	Patrimonio	Activos	Pasivos	Patrimonio	2021	2020
		MUS\$			MUS\$			Ganancia/(pérdida)	
		MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
96.969.680-0	Lan Pax Group S.A. y Filiales (*)	432,271	1,648,715	(1,236,243)	404,944	1,624,944	(1,219,539)	(7,289)	(290,980)
Extranjera	Latam Airlines Perú S.A.	484,388	417,067	67,321	661,721	486,098	175,623	(109,392)	(175,485)
93.383.000-4	Lan Cargo S.A.	721,484	537,180	184,304	749,789	567,128	182,661	1,590	10,936
Extranjera	Connecta Corporation	61,068	19,312	41,756	57,922	17,335	40,587	1,169	500
Extranjera	Prime Airport Services Inc. y Filial (*)	24,654	25,680	(1,026)	25,050	26,265	(1,215)	190	(181)
96.951.280-7	Transporte Aéreo S.A.	471,094	327,955	143,139	546,216	347,714	198,502	(56,135)	(39,032)
96.631.520-2	Fast Air Almacenes de Carga S.A.	18,303	10,948	7,355	20,132	11,576	8,556	48	500
Extranjera	Laser Cargo S.R.L.	(5)	-	(5)	(6)	-	(6)	-	-
Extranjera	Lan Cargo Overseas Limited y Filiales (*)	36,617	14,669	21,940	218,435	14,355	203,829	(806)	(92,623)
96.969.690-8	Lan Cargo Inversiones S.A. y Filial (*)	202,402	113,930	23,563	250,027	86,691	130,823	(54,961)	1,452
96.575.810-0	Inversiones Lan S.A. y Filiales (*)	1,284	45	1,239	1,394	65	1,329	(90)	50
96.847.880-K	Technical Training LATAM S.A.	2,004	467	1,537	2,181	625	1,556	181	60
Extranjera	Latam Finance Limited	1,310,733	1,688,821	(378,088)	1,310,735	1,584,311	(273,576)	(104,512)	(105,100)
Extranjera	Peuco Finance Limited	1,307,721	1,307,721	-	1,307,721	1,307,721	-	-	-
Extranjera	Professional Airline Services INC.	61,659	58,808	2,851	17,345	14,772	2,573	278	1,014
Extranjera	Jarletul S.A.	24	1,116	(1,092)	34	1,076	(1,042)	(50)	(332)
Extranjera	LatamTravel S.R.L.	64	132	(68)	1,061	1,106	(45)	(23)	-
76.262.894-5	Latam Travel Chile II S.A.	588	1,457	(869)	943	1,841	(898)	29	-
Extranjera	TAM S.A. y Filiales (*)	2,608,859	3,257,148	(648,289)	3,110,055	3,004,935	105,120	(756,633)	(1,025,814)

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

Adicionalmente, se ha procedido a consolidar entidades de cometido específico: 1. Chercán Leasing Limited, destinada al financiamiento de anticipos de aeronaves; 2. Guanay Finance Limited, destinada a la emisión de bono securitizado con futuros pagos de tarjeta de crédito; 3. Fondos de inversión privados; 4. Vari Leasing Limited, Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai, Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai, LS-Aviation No.17 Co. Limited, LS-Aviation No.18 Co. Limited, LS-Aviation No.19 C.O. Limited, LS-Aviation No.20 C.O. Limited, LS-Aviation No.21 C.O. Limited, LS-Aviation No.22 C.O. Limited, LS-Aviation No.23 Co. Limited, y LS-Aviation No.24 Co. 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. Para las sociedades que están bajo Capítulo 11 (ver nota 2), si bien en este proceso de reorganización las decisiones están sujetas a autorizaciones por parte de la Corte, dado que tanto estas sociedades como su matriz se encuentran bajo el mismo proceso ante la Corte de la misma jurisdicción, y bajo el mismo Juez, las decisiones de las subsidiarias se encuentran sujetas al mismo proceso de toma de decisiones de su matriz y por lo tanto la Administración ha considerado apropiado que la Matriz mantiene el control sobre dichas entidades.

Los cambios ocurridos en el perímetro de consolidación entre el 1 de enero de 2020 y 31 de diciembre de 2021, se detallan a continuación:

(1) Incorporación o adquisición y modificación de sociedades.

- Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 2.392.166 acciones preferentes de Inversora Cordillera S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Inversora Cordillera S.A., queda de la siguiente forma: Lan Pax Group S.A. con un 90,5% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 9,5%.
- Con fecha 21 de enero de 2021, Transporte Aéreos del Mercosur S.A. realizó compra de 53.376 acciones preferentes de Lan Argentina S.A. en consecuencia, la composición accionaria de Lan Argentina S.A. queda de la siguiente forma: Inversora Cordillera S.A. con un 95%, Lan Pax Group S.A. con un 4% y Transporte Aéreos del Mercosur S.A. con un 1%.
- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. realiza un aumento de capital por 1.861.785 acciones, en consecuencia, su composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 4,57%, Fast Air S.A. con un 1,53%, Inversiones Lan S.A. con un 1,53%, Lan Pax Group S.A. con un 1,53% y Lan Cargo Inversiones S.A. 81,31%.
- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Inversiones Aéreas S.A. realiza un aumento de capital por 9.504.335 acciones quedando su composición accionaria de la siguiente manera: LATAM Airlines Group S.A. con 33,41%, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A. con 66,43% y Mas Investment Limited con 0,16%.
- Con fecha 22 de diciembre de 2020, Latam Airlines Perú S.A. realiza un aumento de capital por 12.312.020 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente forma: LATAM Airlines Group S.A. con 23,62% e Inversiones Aéreas S.A. con 76,19%.
- Con fecha 16 de diciembre de 2020, Lan Pax Group S.A. realiza aumento de capital por 23.678 acciones, en consecuencia, la composición accionaria queda de la siguiente firma: LATAM Airlines Group S.A. con 99,99588% e Inversiones Lan S.A. con 0,0041%.
- Con fecha 18 de diciembre de 2020, Latam Ecuador S.A. realiza aumento de capital por 30.000.000 acciones, Sin embargo, la composición accionaria no se modifica.
- Con fecha 23 de marzo de 2020, Transporte Aéreo S.A. realiza un aumento de capital por 109.662 acciones las cuales fueron adquiridas por Mas Investment Limited, en consecuencia, la participación accionaria de Transporte Aéreo S.A. queda de la siguiente manera: Lan Cargo S.A. con un 87,12567%, Inversiones Lan S.A. con un 0,00012% y Mas Investment Limited con un 12,87421%.

## NOTA 2 - RESUMEN DE PRINCIPALES POLITICAS CONTABLES

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

### 2.1. Bases de preparación

Estos estados financieros consolidados de LATAM Airlines Group S.A. al 31 de diciembre de 2021 y de 2020 y han sido preparados de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) emitidas por el International Accounting Standards Board (“IASB”) y con las interpretaciones emitidas por el comité de interpretaciones de las Normas Internacionales de Información Financiera (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 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.

Los estados financieros consolidados se han preparado de acuerdo con las políticas contables utilizadas por la Sociedad para los estados financieros consolidados 2020, excepto por las normas e interpretaciones adoptadas a partir del 1 de enero de 2021.

#### (a) Aplicación nuevas normas año 2021:

##### (a.1.) Pronunciamientos contables con aplicación efectiva a contar del 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIIF 9: Instrumentos financieros; NIC 39: Instrumentos financieros: Reconocimiento y medición; NIIF 7: Instrumentos financieros: Información a revelar; NIIF 4: Contratos de seguros; y NIIF 16: Arrendamientos.	agosto 2020	01/01/2021

La aplicación de estos pronunciamientos contables a partir del 1 de enero de 2021, no tuvieron efectos significativos en los estados financieros consolidados de la Sociedad.

## (a.2.) Adopción Contabilidad de cobertura NIIF 9 Instrumentos Financieros:

El 1 de enero de 2018, fecha de adopción efectiva de la NIIF 9 Instrumentos Financieros, la Sociedad estableció como política contable seguir aplicando la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición para la contabilidad de cobertura, de acuerdo a lo permitido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros. A partir del 1 de enero de 2021 la Sociedad modificó esta política contable y adoptó NIIF 9 en lo relacionado a la contabilidad de coberturas, alineando los requerimientos para la contabilidad de cobertura con las políticas de gestión de riesgo de la Sociedad.

La Sociedad ha evaluado las relaciones de coberturas vigentes al 31 de diciembre de 2020, y ha determinado que estas cumplen con los criterios para la contabilidad de coberturas bajo la NIIF 9 Instrumentos Financieros al 1 de enero de 2021 y, en consecuencia, se consideran relaciones de cobertura continuas.

El valor temporal de las opciones utilizadas como instrumentos de cobertura, vigentes al cierre de estos Estados financieros consolidados del año 2020, no continuarán siendo designadas como parte de la relación de cobertura pero su reconocimiento continuará en Otros Resultados Integrales hasta que la transacción prevista ocurra momento en el cual será reconocida en Resultado. Al 31 de diciembre de 2020 el monto reconocido en Patrimonio correspondiente al valor temporal de las opciones es de MUS\$ (380).

Los requerimientos de la contabilidad de cobertura de la NIIF 9 fueron aplicados de forma prospectiva, la Sociedad estima que la aplicación de esta parte de la norma no tendrá efectos significativos en los Estados financieros consolidados.

La Sociedad ha modificado la documentación de las relaciones de cobertura existente al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo a lo establecido en la NIIF 9 Instrumentos Financieros.

## (b) Pronunciamientos contables no vigentes para el ejercicio financiero iniciado el 1 de enero de 2021:

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
Enmienda a NIC 12 Impuesto a las ganancias	mayo 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 16: Arrendamientos	marzo 2021	01/04/2021
Enmienda a NIC 8: Políticas contables, cambios en las estimaciones contables y errores	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros y Declaración de prácticas NIIF 2	febrero 2021	01/01/2023
Enmienda a NIIF 4: Contratos de seguros	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 17: Contratos de seguros.	junio 2020	01/01/2023
Enmienda a NIIF 3: Combinaciones de negocios.	mayo 2020	01/01/2022

Enmienda a NIC 37: Provisiones, pasivos contingentes y activos contingentes.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 16: Propiedad, planta y equipo.	mayo 2020	01/01/2022
Enmienda a NIC 1: Presentación de estados financieros.	enero 2020	01/01/2023

	Fecha de emisión	Aplicación obligatoria: ejercicios iniciados a partir de
(i) Normas y enmiendas		
NIIF 17: Contratos de seguros.	mayo 2017	01/01/2023
Aplicación inicial de la NIIF 17 y la NIIF 9 Información comparativa (Enmienda a la NIIF 17)	diciembre 2021	La entidad que opta por aplicar la modificación la aplica cuando aplica por primera vez la NIIF 17
Enmienda a NIIF 10: Estados financieros consolidados y NIC 28: Inversiones en asociadas y negocios conjuntos.	septiembre 2014	Por determinar

## (ii) Mejoras

Mejoras a las Normas Internacionales de Información Financiera (ciclo 2018-2020) NIIF 1: Adopción por primera vez de las normas internacionales de información financiera, NIIF 9: Instrumentos Financieros, ejemplos ilustrativos que acompañan la NIIF 16: Arrendamientos, NIC 41: Agricultura	mayo 2020	01/01/2022
--	-----------	------------

La administración de la Sociedad estima que la adopción de las normas, enmiendas e interpretaciones antes descritas, no tendrá un impacto significativo en los estados financieros consolidados de la Sociedad en el ejercicio de su primera aplicación.

## (c) Negocio en Marcha y presentación Capítulo 11

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso normal de las operaciones. Como se revela en los estados financieros adjuntos, la Compañía incurrió en una pérdida neta atribuible a los propietarios de la controladora de MMUS\$ 4.642 para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021. A esa fecha, la Compañía presenta un capital de trabajo negativo por MMUS\$ 9.701 y requerirá de capital de trabajo adicional durante el año 2021 para respaldar una operación comercial sostenible. Al 31 de diciembre de 2021, la compañía tiene un patrimonio negativo de MMUS\$ 7.051, que corresponde al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.

El tráfico de pasajeros del Grupo LATAM para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2021 aumentó en un 18% comparado con el mismo ejercicio del año 2020 (disminuyó en un 59,6% comparado con el mismo ejercicio del año 2019).

En diciembre de 2021, los ingresos del grupo ascendieron a aproximadamente el 49% de los ingresos del ejercicio de 2019, en este momento, la rapidez para alcanzar la demanda pre-COVID es incierto y altamente dependiente de la evolución de la pandemia COVID-19 en los mercados en los que opera el Grupo LATAM, por lo que la administración no puede hacer predicciones específicas sobre este momento, pero considera es razonable esperar que el ritmo de recuperación de la demanda sea diferente para cada país.

El 26 de mayo de 2020, la Fecha de Petición Inicial ("Initial Petition Date"), LATAM Airlines Group S.A. y algunas de sus subsidiarias directas e indirectas (colectivamente, los Deudores Iniciales) presentaron peticiones voluntarias de reorganización ("Initial Bankruptcy Filing") en virtud del Capítulo 11 del Título 11 del Bankruptcy Code de los Estados Unidos de América ("Bankruptcy Code") en el Bankruptcy Court para el Distrito Sur de Nueva York. El 7 de julio de 2020, Piquero Leasing Limited también presentó una petición de reorganización ante el Bankruptcy Court. Con fecha 9 de julio de 2020, como un movimiento natural debido a la prolongación de la Pandemia del COVID-19, se incorporó a este proceso de reorganización, bajo el mismo tribunal y el mismo juez de Latam Airlines Group S.A., a TAM S.A. y sus filiales en Brasil (colectivamente, los "Deudores Posteriores" y, junto con los Deudores Iniciales y Piquero, los "Deudores"). Las peticiones de reorganización para cada uno de los Deudores están siendo administrados conjuntamente bajo el título "In re LATAM Airlines Group S.A., et al." Case Number 20- 11254. Los Deudores continuarán operando sus negocios como Deudores en posesión ("Debtors in possession") bajo la jurisdicción del Bankruptcy Court y de conformidad con las disposiciones aplicables del Bankruptcy Code y las órdenes del Bankruptcy Court. El 28 de junio de 2021, LATAM Airlines Perú desistió de su solicitud de concurso preventivo previamente interpuesta ante el Indecopi de Perú, entidad que aprobó dicho retiro mediante resolución sin mayores comentarios.

La presentación de las peticiones voluntarias de reorganización tiene como objetivo permitir la reorganización y mejorar la liquidez de los Deudores, liquidar contratos no rentables y modificar sus acuerdos de compra para permitir una rentabilidad sostenible en el tiempo. El objetivo de los Deudores es desarrollar e implementar un plan de reorganización que cumpla con los estándares para ser confirmados bajo el Bankruptcy Code.

Como parte de su proceso general de reorganización, los Deudores también han buscado y recibido alivio en ciertas jurisdicciones no estadounidenses. El 27 de mayo de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó las solicitudes de algunos de los Deudores para el nombramiento de liquidadores provisionales ("JPL") de conformidad con la sección 104 (3) de la Ley de Sociedades (Revisión 2020). El 4 de junio de 2020, el 2do Tribunal Civil de Santiago, Chile emitió una orden reconociendo el procedimiento del Capítulo 11 con respecto a LATAM Airlines Group S.A., Lan Cargo S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., Latam Travel Chile II S.A., Lan Cargo Inversiones S.A., Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A. y Technical Training LATAM S.A. Todos los recursos interpuestos contra la orden han sido rechazados y la decisión es entonces, definitiva. Finalmente, el 12 de junio de 2020, la Superintendencia de Empresas de Colombia otorgó reconocimiento a los procedimientos del Capítulo 11. El 10 de julio de 2020, el Gran Tribunal de las Islas Caimán otorgó la solicitud de los Deudores para el nombramiento de JPL a Piquero.

### Operación e implicancias de las peticiones voluntarias de reorganización

Los Deudores continúan operando sus negocios y administrando sus propiedades como Deudores en posesión de conformidad con las secciones 1107 (a) y 1108 del Bankruptcy Code. Como deudores en posesión, están autorizados a realizar transacciones dentro del curso ordinario de los negocios sin autorización previa del Bankruptcy Court. Las protecciones que ofrece el Bankruptcy Code les permite a los Deudores operar sus negocios sin interrupción, y el Bankruptcy Court ha otorgado un alivio adicional que incluye, entre otras cosas, la autoridad, pero no la obligación, de (i) pagar los montos adeudados en virtud de ciertos acuerdos críticos de aerolíneas; (ii) pagar a terceros que tienen gravámenes u otros intereses posesorios en la propiedad de los Deudores; (iii) pagar los salarios de los empleados y continuar los programas de beneficios para empleados; (iv) pagar impuestos pre petición y tarifas relacionadas; (v) continuar los programas de seguros y fianzas; (vi) pagar ciertas sentencias o acuerdos de litigios mínimos sin la aprobación previa del Bankruptcy Court; (vii) pagar los suministros de combustible; y (viii) pagar ciertos proveedores extranjeros y considerados críticos para las operaciones de los Deudores.

Como Deudores en posesión, los Deudores pueden usar, vender o arrendar sus propiedades, sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court, si no son en el curso normal de los negocios. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización (el "Plan") y la Declaración Informativa (la "Disclosure Statement") relacionada ante el Bankruptcy Court. Como se detalla en la Declaración Informativa, el Plan está respaldado por un acuerdo de apoyo a la reestructuración celebrado entre los Deudores, acreedores que poseen más del 70% de las acreencias valistas contra LATAM Airlines Group S.A., y por accionistas que tienen más del 50% de las acciones actualmente emitidas por LATAM Airlines Group S.A. Al 31 de diciembre de 2021, el Plan sigue sujeto a la aprobación del Bankruptcy Court podría cambiar materialmente los montos y clasificaciones en los Estados financieros consolidados, incluido el valor, si lo hubiera, de los pasivos y valores pre-petición. El 17 de diciembre de 2021, 20 de diciembre de 2021, 24 de enero de 2022, 27 de enero de 2022 y 28 de febrero 2022, los Deudores presentaron un Plan revisado y la Declaración Informativa asociada.

El 1 de noviembre de 2021, el Bankruptcy Court dictó una orden ampliando los períodos en los que los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar y solicitar un plan de reorganización hasta el 26 de noviembre de 2021 y el 26 de enero de 2022, respectivamente. El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para ampliar dichos plazos, únicamente con respecto a los Deudores Posteriores, hasta el 7 de enero de 2022 y el 7 de marzo de 2022, respectivamente. El 15 de diciembre de 2021, el Comité de Acreedores presentó una objeción a la moción de los Deudores Posteriores. Ese mismo día, el Comité de Acreedores también presentó una moción buscando terminar los períodos de exclusividad de los Deudores. Ciertas otras partes interesadas posteriormente presentaron acumulaciones a la moción de terminación del Comité de Acreedores, mientras que otras presentaron declaraciones oponiéndose a la moción de terminación. El 14 de febrero de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una orden aprobando la moción de los Deudores Posteriores y denegando la moción del Comité de Acreedores.

### Eventos que condujeron a acogerse al Capítulo 11

Desde el primer trimestre del año 2020 el negocio de transporte de pasajeros se vio afectado mundialmente por una reducción en el tráfico internacional de pasajeros, debido al cierre de fronteras con la finalidad de proteger a la población de los efectos del COVID 19, una enfermedad infecciosa causada por un virus, que fue declarada pandemia por la Organización Mundial de la Salud.

La evaluación preliminar de LATAM a principios de marzo de 2020 indicaba que brotes anteriores de enfermedades habían alcanzado su punto máximo después de unos meses y recuperaron los niveles previos al brote en no más de 6 a 7 meses, y que tomando en cuenta el escenario que impactaba principalmente a las aerolíneas de Asia-Pacífico, estimaba que el efecto en América Latina sería de una disminución marginal de los ingresos por kilómetro.

Para el Grupo LATAM, la reducción en su operación comenzó a mediados de marzo de 2020, donde anunció una disminución del 30% de su operación de pasajeros y la suspensión del Guidance 2020, en línea con las medidas de protección y restricciones de embarque implementadas por los gobiernos locales (16 de marzo 2020 para Perú, Colombia y Argentina, 18 de marzo de 2020 para Chile y 27 de marzo de 2020 para Brasil). El 16 de marzo de 2020, la Sociedad anunció una actualización de sus proyecciones disminuyendo progresivamente sus operaciones de pasajero hasta el 70%.

Para el 29 de marzo de 2020, COVID 19 ya había generado un impacto sin precedentes en la industria aérea, específicamente en los ingresos de pasajeros de las aerolíneas. La situación se ha ampliado y profundizado más allá de la evaluación inicial.

En respuesta al COVID 19, los gobiernos han estado imponiendo restricciones fronterizas mucho más severas y las aerolíneas han estado anunciando subsecuentemente recortes de capacidad en respuesta a una caída dramática en la demanda de viajes. El 2 de abril de 2020, el Grupo LATAM anunció una disminución en sus operaciones en un 95%.

La Compañía, con el fin de proteger la liquidez, realizó durante el año 2020 transacciones financieras, como la utilización de fondos de la línea de crédito (Revolving Credit Facility) por US\$ 600 millones, que han afectado sus activos y pasivos financieros, especialmente los rubros de Efectivo y equivalentes al efectivo y otros pasivos financieros.

Dentro de las iniciativas que la Compañía estudió y comprometió para proteger la liquidez estaban las siguientes:

- (i) Reducción y postergación del plan de inversión para diferentes proyectos.
- (ii) Implementación de medidas de control de pagos a proveedores y nuevos servicios o compras de productos.
- (iii) Negociación de las condiciones de plazo de pagos con proveedores.
- (iv) Devolución de pasajes en vuelos cancelados por medio de travel voucher, puntos o millas del programa de fidelidad. Con todo, el Grupo LATAM continuará honrando todos los

compromisos actuales y futuros, así como los voucher de viajes, millas y beneficios de viajero frecuente y políticas de flexibilidad.

- (v) Reducción temporal de salarios, considerando el marco legal de cada país: a partir del segundo trimestre la Sociedad implementó un proceso voluntario de reducción de las remuneraciones vigente hasta el 31 de diciembre de 2020. Asociado al plan de reestructuración y para poder adaptarse al nuevo escenario de demanda, la compañía ha diseñado un plan de reducción de personal en los distintos países donde opera. Los costos asociados a la ejecución de este plan fueron registrados en el resultado como Gastos de actividades de reestructuración. (Ver nota 27d);
- (vi) Renovación de la deuda de corto plazo y de los vencimientos de deuda en el corto plazo.
- (vii) Solicitud de apoyo financiero a los distintos gobiernos donde LATAM Airlines Group S.A. opera; y Reducción de las inversiones en flota y no flota a solamente lo esencial.

La Compañía, en consulta con sus asesores, también evaluó una variedad de opciones de reestructuración potenciales. En opinión del Directorio, los tiempos del proceso convencional bilateral, la posibilidad que durante el mismo los acreedores decidan ejercer acciones de cobro forzado, la imposibilidad de resolver incumplimientos y la necesidad de implementar una reestructuración integral de LATAM Airlines a la que se deban sumar todos sus acreedores y otras partes interesadas, llevan a considerar como mejor alternativa una reestructuración reglada.

En la situación de la Compañía resultó necesario obtener una suspensión temporal de ejecución que la proteja de las demandas de sus acreedores y otras partes interesadas; y, al mismo tiempo, le permita continuar operando con sus principales activos, proveedores, financistas, reguladores y trabajadores, mientras estructura una reorganización vinculante para ser viable financieramente en un escenario post pandemia.

En razón de lo anterior, y luego de haber consultado a la administración y a los asesores legales y financieros de la Compañía, el 26 de mayo de 2020 el Directorio, por la unanimidad de sus miembros, resolvió que LATAM Airlines comenzara un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Bankruptcy Code, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo.

Desde la presentación del Capítulo 11, la Compañía aseguró hasta MMUS\$ 3.200 en un financiamiento del deudor en posesión (DIP Facility) , según lo dispuesto en el Contrato de Préstamo a Plazo para el Deudor en Posesión Super Prioritario (el "Contrato de Crédito DIP") (Ver Nota 3.1 c)).

#### Plan de reorganización

Para que los Deudores emerjan exitosamente del Procedimiento del Capítulo 11, deben obtener la aprobación del Bankruptcy Court del plan de reorganización, que les permitirá pasar del Capítulo 11 a las operaciones normales. El plan de reorganización determina los derechos y el cumplimiento de los reclamos de los distintos acreedores y partes interesadas, y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones del Bankruptcy Court en el período y hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. Cualquier plan de reorganización propuesto estará sujeto a revisión, antes de su presentación al Bankruptcy Court, a las conversaciones con los acreedores de

la Compañía y otras partes interesadas, y posteriormente sujeta a la respuesta de las objeciones de partes interesadas y cumplimiento de los requisitos del Bankruptcy Code y del Bankruptcy Court.

El 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan y la Declaración Informativa asociada. El Plan va acompañado de un Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración (el “RSA”) con el grupo de acreedores valistas más grande en el Procedimiento Capítulo 11 los cuales son titulares de más del 70% de los créditos valistas contra LATAM Airlines Group S.A. y tenedores de aproximadamente el 48% de los bonos regidos por la ley estadounidense emitidos por LATAM Finance Ltd. con vencimiento en 2024 y 2026, así como ciertos accionistas de la Compañía que poseen más del 50% del capital existente de LATAM Airlines Group S.A.

El Plan propone la inyección de hasta aproximadamente MMUS\$ 8.190 a través de una combinación de nuevas acciones, bonos convertibles y deuda, lo que permitirá a la Compañía salir del Capítulo 11 con la capitalización adecuada para llevar a cabo su plan de negocios. Al emerger, se espera que la Compañía tenga una deuda total de aproximadamente MMUS\$ 7.260 y una liquidez de aproximadamente MMUS\$ 2.670. Específicamente, el Plan establece que:

- Tras la confirmación del Plan, la Compañía lanzará una oferta de acciones ordinarias de US\$ 800 millones, abierta a todos los accionistas de acuerdo con sus derechos de suscripción preferente en virtud de la legislación chilena aplicable, y respaldada en su totalidad por las partes que participan en el RSA;
- La Compañía emitirá tres clases distintas de bonos convertibles, todos los cuales se ofrecerán de manera preferente a los accionistas. En la medida en que no hayan sido suscritos por los accionistas de la Sociedad durante el respectivo período del derecho de suscripción preferente:
  - Los Bonos Convertibles Clase A se proporcionarán a ciertos acreedores valistas de la Compañía en liquidación de sus reclamos permitidos bajo el Plan;
  - Los Bonos Convertibles Clase B serán suscritos y adquiridos por los accionistas que son parte del Acuerdo de Apoyo a la Reestructuración; y
  - Los Bonos Convertibles Clase C se proporcionarán a ciertos acreedores valistas a cambio de una combinación de nuevos fondos para la Compañía y la liquidación de sus reclamos, sujeto a ciertas limitaciones y retenciones por parte de las partes soportantes.
- Los Bonos Convertibles pertenecientes a los Nuevos Bonos Convertibles Clases B y C se proporcionarán, total o parcialmente, como contraprestación de una nueva contribución de dinero por un monto total de aproximadamente MMUS\$ 4.640 respaldados en su totalidad por las partes del RSA; y
- LATAM recaudará una nueva línea de crédito renovable de US\$ 500 millones y aproximadamente MMUS\$ 2.250 en financiamiento total de deuda de dinero nuevo, que consiste en un nuevo préstamo a plazo o nuevas notas. La fecha límite general para presentar objeciones al Plan y Declaración Informativa fue el 7 de enero de 2022, y dicha

fecha límite se extendió hasta el 12 de enero de 2022 y el 14 de enero de 2022 para ciertas partes interesadas.

### Negocio en Marcha

Estos Estados financieros consolidados se han preparado sobre una base de negocio en marcha, que contempla la continuidad de las operaciones, la realización de los activos y el cumplimiento de los pasivos en el curso ordinario del negocio. En consecuencia, los Estados financieros consolidados no incluyen ningún ajuste relacionado con la recuperabilidad de los activos y la clasificación de los pasivos que pudieran ser necesarios si la Sociedad no puede continuar como un negocio en marcha.

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11, el cumplimiento de las obligaciones de la Sociedad y el financiamiento de las operaciones en curso están sujetos a una incertidumbre material producto de la pandemia COVID-19 y la imposibilidad de conocer a esta fecha su duración y, en consecuencia, estos eventos o condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede generar una duda sustancial acerca de la capacidad de la Compañía para continuar como un negocio en marcha. No hay garantía de que la Compañía pueda salir exitosamente del Capítulo 11. Además, no hay garantía de que haya financiamiento a largo plazo de ningún tipo disponible, o que esté disponible a tasas, términos y condiciones que serían financieramente aceptables y viables para el largo plazo. Si la Compañía no puede generar capital de trabajo adicional o recaudar financiamiento adicional cuando sea necesario, es posible que no pueda reiniciar las operaciones actualmente suspendidas como resultado de la pandemia de COVID-19, lo cual podría afectar negativamente el valor de sus acciones, o dejarlas sin valor. Además, en relación con la presentación del Capítulo 11, se podrían realizar modificaciones materiales a la flota actual y a los acuerdos de compra de nueva flota. Estas modificaciones podrían afectar materialmente los resultados financieros en el futuro, y podrían resultar en cargos por deterioro.

### Hitos del Capítulo 11

#### Aviso a los acreedores: Efecto de la suspensión automática.

Los Deudores han notificado a todos los acreedores actuales o potenciales que se presentaron los Casos del Capítulo 11. De conformidad con el Bankruptcy Code y sujeto a ciertas excepciones limitadas, la presentación de los Casos del Capítulo 11 dio lugar a una orden mundial automática que impide, entre otras cosas, cualquier acto para (i) obtener la posesión de las propiedades del Patrimonio de los Deudores (ii) crear, perfeccionar o hacer cumplir cualquier derecho de retención contra las propiedades del Patrimonio de los Deudores; (iii) ejercer el control sobre la propiedad del Patrimonio de los Deudores, en cualquier parte del mundo donde se pueda ubicar esa propiedad; (iv) y además ordenó o suspendió el inicio o la continuación de cualquier acción judicial, administrativa u otra acción o procedimiento contra el deudor que podría haberse iniciado antes de la Fecha de Petición o los esfuerzos para recuperar un reclamo contra los Deudores que surgió antes de la Fecha de Petición. A los proveedores se les pagará por los bienes suministrados y los servicios provistos, después de la fecha de petición, en el curso normal de los negocios.

El 31 de agosto de 2020 (la “Primera Moción de Suspensión”) y el 30 de diciembre de 2020 (la “Segunda Moción de Suspensión”), la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios de Chile (“CONADECUS”) presentó dos recursos ante el Tribunal de Bancarrota en busca de reparación de la suspensión automática a fin de perseguir determinadas acciones contra LATAM, las que se encuentran actualmente pendientes en los tribunales de Chile. LATAM presentó un escrito en oposición a la Primera Moción de Suspensión, y el 16 de diciembre de 2020, la Bankruptcy Court escuchó los argumentos orales sobre la Primera Moción de Suspensión. En esa audiencia, la Bankruptcy Court concedió la Primera Moción de Suspensión con el propósito limitado de permitir que CONADECUS procesara su apelación pendiente ante los tribunales de Chile. El 9 de febrero de 2021, la Bankruptcy Court otorgó la segunda moción de suspensión por los mismos motivos que la primera moción de suspensión. Las decisiones de la Bankruptcy Court sobre la primera moción de suspensión y la segunda moción de suspensión no afectaron los procedimientos subyacentes en Chile más allá de permitir que CONADECUS continuara con sus apelaciones pendientes. (Ver Nota 31 I 2), para cualquier actualización de este proceso).

#### Nombramiento del Comité de Acreedores

El 5 de junio de 2020, el Fideicomisario de los Estados Unidos para la Región 2 (“United States Trustee for Region 2”) nombró un Comité Oficial de Acreedores no Garantizados, el Comité de Acreedores (“Creditors Committee”) en los Casos Iniciales del Capítulo 11. El Fideicomisario de los Estados Unidos no ha solicitado miembros adicionales para el Comité de Acreedores como resultado de que TAM S.A. o cualquiera de sus subsidiarias aplicables, se unieron a la Petición Voluntaria de Reorganización. Desde la formación del Comité de Acreedores, tres miembros del Comité de Acreedores - Compañía de Seguros de Vida Consorcio Nacional de Seguros S.A., AerCap Holdings N.V. y Aircastle Limited - han renunciado al Comité de Acreedores. La “Office of the United States Trustee” no ha designado reemplazos para estos miembros. No se ha designado fideicomisario o examinador en ninguno de estos Casos del Capítulo 11. No se ha solicitado ni designado ningún otro comité oficial.

#### Aceptación, enmiendas y rechazo de Contratos Ejecutivos (“Executory Contracts”) y Arrendamientos

De conformidad con el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota (“Federal Rules of Bankruptcy Procedure”), los Deudores están autorizados a asumir, ceder o rechazar ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. En ausencia de ciertas excepciones, el rechazo de un Contrato Ejecutivo o un arrendamiento no vencido generalmente se trata como incumplimiento de pre-petición, lo que da derecho a la contraparte del contrato a presentar un reclamo general no garantizado contra los Deudores y al mismo tiempo exime a los Deudores de sus obligaciones futuras en virtud del contrato o arrendamiento. Además, la suposición de los Deudores de un Contrato Ejecutivo o arrendamiento no vencido generalmente requeriría que los Deudores satisfagan ciertos montos de pre-petición adeudados y propios en virtud de dicho contrato o arrendamiento.

El 28 de junio de 2020, el Bankruptcy Court autorizó a los Deudores a establecer procedimientos para el rechazo de ciertos Contratos Ejecutivos y arrendamientos no vencidos. De acuerdo con estos procedimientos, el Bankruptcy Code y las Reglas de Bancarrota los Deudores tienen o rechazarán ciertos contratos y arrendamientos (ver Notas 17, 19 y 27). En relación con esto, el Bankruptcy Court aprobó la solicitud de los Deudores de extender la fecha para la cual los Deudores pueden asumir o rechazar arrendamientos de bienes raíces no residenciales que no hayan vencido hasta el

22 de diciembre de 2020. Tras el consentimiento de ciertos arrendadores para extender aún más el plazo para finalizar las negociaciones productivas, El Bankruptcy Court ha aprobado las solicitudes de los Deudores para asumir múltiples arrendamientos aeroportuarios en Miami-Dade, LAX y JFK relacionados con los negocios de pasajeros y carga de los Deudores.

Los Deudores también han asumido una serie de acuerdos importantes. Por ejemplo, el 1 de junio de 2021, el Bankruptcy Court aprobó la asunción y ratificación de ciertos acuerdos de compra, según enmendados, con The Boeing Company. Además, el 1 de julio de 2021, el Tribunal aprobó la asunción por parte de los Deudores de las flotas respaldadas por la Agencia de Crédito a la Exportación, que comprende un total de 65 aviones. El 15 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron una solicitud de orden aprobando procedimientos simplificados para la aceptación de contratos pendientes de ejecución y arrendamientos en curso. En la audiencia del 29 de diciembre de 2021, el Bankruptcy Court concedió la moción de los Deudores.

Además, los Deudores han presentado o presentarán solicitudes para rechazar ciertos arrendamientos de aeronaves y motores.

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court      Activo rechazado:

8 de junio de 2020	(i) 1 avión Boeing 767
24 de junio de 2020	(i) 16 aviones de la familia Airbus A320; (ii) 2 aviones Airbus A350; (iii) 4 Boeing 787-9
28 de junio de 2020	(i) 2 motores modelo V2527-A5; (ii) 2 motores modelo CFM56-5B4/3.
29 de julio de 2020	(i) 1 motor modelo CFM56-5B3/3
19 de agosto de 2020	(i) 1 Boeing 767
26 de octubre de 2020	(i) 3 aviones de la familia Airbus A320
28 de octubre de 2020	(i) 1 avión A319
5 de noviembre de 2020	(i) 1 avión de la familia A320
29 de enero de 2021	(i) 2 aviones de la familia A 320
23 de abril de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
14 de mayo de 2021	(i) 6 aviones Airbus A350
17 de junio de 2021	(i) 1 avión Airbus A350-941
24 de junio de 2021	(i) 3 aviones Airbus A350-941
3 de noviembre de 2021	(i) 1 motor Rolls-Royce Trent XWB-84K; y (ii) 1 motor Rolls-Royce International Aero AG V2527M-A5

Al 31 de diciembre de 2021, y como resultado de estos rechazos, las obligaciones con los prestamistas y arrendadores se extinguieron y también la Compañía perdió el control sobre los activos relacionados, lo que originó la baja de los activos y pasivos asociados a estos aviones (ver Nota 17, 19 y 27). Todos los efectos contables fueron registrados durante el ejercicio 2020 y 2021 en el resultado como gastos de actividades de reestructuración.

Los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos contratos de arrendamiento de aeronaves nuevas, incluyendo:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 8 de marzo de 2021	MSN Number /Counterparty Vermillion Aviation (nine) Limited, Aviones MSNs 4860 and 4827
12 de abril de 2021	Wilmington Trust Company, únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 6698, 6780, 6797, 6798, 6894, 6895, 6899, 6949, 7005, 7036, 7081
30 de mayo de 2021	UMB Bank N.A., únicamente en su calidad de Fiduciario, Aviones MSNs 38459, 38478, 38479, 38461
31 de Agosto de 2021	(i) Avolon Aerospace Leasing Limited o sus afiliadas, MSNs 38891, 38893, 38895 (ii) Sky Aero Management Ltd.

Además, los Deudores también han presentado o presentarán solicitudes para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de aeronaves que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arriendos de los Deudores y extensión del plazo de arrendamiento. Algunas enmiendas también implicaron actualizaciones de los acuerdos de financiación relacionados. Estas enmiendas incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court: 31 de diciembre 2020	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte Vermillion Aviation (two) Limited
14 de abril de 2021	(1) Bank of Utah (2) AWAS 5234 Trust (3) Sapucaia Leasing Limited, PK Airfinance US, LLC and PK Air 1 LP
15 de abril 2021	Aviator IV 3058, Limited
27 de abril 2021	Bank of America Leasing Ireland Co.,
4 de mayo de 2021	(1) NBB Grosbeak Co., Ltd, NBB Cuckoo Co., Ltd., NBB-6658 Lease Partnership, NBB-6670 Lease Partnership y NBB Redstart Co. Ltd. (2) Sky High XXIV Leasing Company Limited y Sky Nigh XXV Leasing Company Limited (3) SMBC Aviation Capital Limited
5 de mayo de 2021	(1) JSA International US Holdings LLC y Wells Fargo Trust Company N.A. (2) Orix Aviation Systems Limited
27 de mayo de 2021	(1) Shenton Aircraft Leasing 3 (Ireland) Limited. (2) Chishima Real Estate Company, Limited y PAAL Aquila Company Limited
28 de mayo de 2021	MAF Aviation 1 Designated Activity

30 de mayo de 2021	<p>Company</p> <p>(1) IC Airlease One Limited</p> <p>(2) UMB Bank, National Association, Macquarie Aerospace Finance 5125-2 Trust y Macquarie Aerospace Finance 5178 Limited</p> <p>(3) Wilmington Trust SP Services (Dublin) Limited</p> <p>(4) AerCap Holdings N.V.</p> <p>(5) Bank of America Leasing Ireland Co.</p> <p>(6) Castlake L.P.</p>
1 de julio 2021	EX-IM Fleet
8 de julio 2021	Greylag Goose Leasing 38887 Compañía de actividad designada
15 de julio de 2021	<p>(1) ECAF I 40589 DAC</p> <p>(2) Wells Fargo Company, National Associates, como Owner Trustee</p> <p>(3) Orix Aviation Systems Limited</p> <p>(4) Wells Fargo Trust Company, N.A.</p>
20 de julio de 2021	<p>(1) Avolon AOE 62 Limited</p> <p>(2) Avolon Aerospace (Ireland) AOE 99 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 100 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 101 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 102 Limited, Avolon Aerospace (Ireland) AOE 103 Limited, Avolon Aerospace AOE 130 Limited, Avolon Aerospace AOE 134 Limited</p>
27 de julio de 2021	<p>(1) Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited</p> <p>(2) JSA International U.S. Holdings, LLC</p>
30 de agosto de 2021	<p>(1) Yamasa Sangyo Aircraft LA1 Kumiai y Yamasa Sangyo Aircraft LA2 Kumiai</p> <p>(2) Dia Patagonia Ltd. y Dia Iguazu Ltd. Condor Leasing Co., Ltd., FC Initial Leasing Ltd., Alma Leasing Co., Ltd., y FI Timothy Leasing Ltd.</p> <p>(3) Platero Fleet</p> <p>(4) SL Alcyone Ltd.</p> <p>(5) NBB Crow Co., Ltd.</p> <p>(6) NBB Sao Paulo Lease Co., Ltd., NBB Rio Janeiro Lease Co., Ltd. y NBB Brasilia Lease LLC</p> <p>(7) Gallo Finance Limited</p> <p>(8) Orix Aviation Systems Limited</p>

Las modificaciones al contrato de arrendamiento se contabilizaron como una modificación de contrato de arrendamiento y el impacto se revela en las notas 17 y 19

Los Deudores también han presentado o presentarán mociones para celebrar ciertos acuerdos de enmienda de arrendamiento de motores que tienen el efecto de, entre otras cosas, reducir las obligaciones de pago de arrendamiento de los Deudores y extender el plazo del arrendamiento, que incluyen:

Fecha de aprobación del Bankruptcy Court:	Contrato de arrendamiento modificado / Contraparte
7 de septiembre de 2021	General Electric Affiliated Engine Servicers
4 de noviembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (GE 90 Engines)
28 de diciembre de 2021	(1) Engine Lease Finance Corporation (CFM56-5B3/3 Engines)

En relación con varios de estos contratos de arrendamiento y modificación de motores, los Deudores han celebrado o celebrarán estipulaciones de liquidación de reclamaciones por importes adeudados antes de la petición al asumir dichos contratos.

#### Otras presentaciones claves

El 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron dos mociones que buscan (i) aprobar ciertos acuerdos de reestructuración con Airbus S.A.S. y Banco Santander, S.A. y (ii) asumir determinados contratos de compraventa con Airbus S.A.S. Las órdenes aprobando estas mociones se ingresaron el 27 de agosto de 2021. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para celebrar una transacción de venta y retro-arrendamiento con Sky Aero Management Ltd., conforme a la cual los Deudores venderán y arrendamiento posterior de determinadas aeronaves adquiridas en los acuerdos de compra de Airbus que se asumieron. Además, el 5 de agosto de 2021, los Deudores presentaron una moción solicitando autorización para comprar ciertas aeronaves de Wacapou Leasing S.A. Las órdenes aprobando ambas mociones se ingresaron el 30 de agosto de 2021.

El 16 de junio de 2021, el Banco del Estado de Chile (“BancoEstado”) presentó una moción buscando establecer un cronograma de información y descubrimiento en relación con la moción separada de BancoEstado para consolidar sustancialmente las propiedades de LATAM Airlines Group S.A., LATAM Finance Ltd. y Peuco Finance Ltd (la “Moción de consolidación sustantiva”). BancoEstado presentó la Moción de BancoEstado el 18 de junio de 2021. El 23 de junio de 2021, los Deudores, así como algunas otras partes interesadas, presentaron una objeción a la moción de BancoEstado. BancoEstado presentó una réplica en respuesta a tales objeciones el 19 de julio de 2021. El Bankruptcy Court denegó la moción de Banco Estado de establecer un cronograma de informes y pruebas para el 22 de julio de 2021, pero el Bankruptcy Court indicó que BancoEstado podría volver a presentar su recurso como objeción a la Declaración Informativa.

El 16 de junio de 2021, el Comité de Acreedores presentó dos mociones en busca de legitimación para procesar ciertas reclamaciones en nombre de los Deudores contra Delta Airlines, Inc. (la "Moción Delta") y Qatar Airways O.C.S.C. (la “Moción de Qatar”) y, junto con la Moción Delta, (las “Mociones Permanentes”), a las que se opusieron determinadas partes. Las Mociones Permanentes estaban programadas para ser escuchadas en una audiencia el 30 de julio de 2021. El Bankruptcy Court propuso que las partes medien en ciertos asuntos relacionados con las reclamaciones planteadas en las Mociones Permanentes en primera instancia. El Bankruptcy Court

pidió que las partes se coordinen para seleccionar un mediador y establecer un plan propuesto para la mediación. El 31 de agosto de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden en la que se designaba como mediador al Honorable Allan L. Gropper (Ret.), y posteriormente las partes comenzaron a mediar en estos asuntos. El 15 de octubre de 2021, el mediador emitió un aviso dando por terminada la mediación, señalando que la mediación había fallado. El Comité de Acreedores ha pedido al Bankruptcy Court que re programe una audiencia sobre las mociones permanentes en la próxima fecha de audiencia disponible del Bankruptcy Court.

El 10 de septiembre de 2021, los Deudores presentaron una moción para asumir varios acuerdos de aeronaves y para el alivio relacionado en relación con las aeronaves Triton, Centaurus y JOLCO. La moción fue aplazada indefinidamente al 22 de diciembre de 2021.

El 8 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron (i) una solicitud para la emisión de una orden que autorice acuerdos de reestructuración a largo plazo con Centaurus/Triton Lessors, SBI Lessors y Pilar II Leasing Limited y apruebe el acuerdo de conciliación relacionado con ciertos demandantes y (ii) una solicitud de emisión de una orden que aprueba la estipulación de transacción con Sajama Investments, Inc. El Comité de Acreedores y BancoEstado objetaron ambas solicitudes, y se programó una audiencia probatoria sobre las solicitudes para el 21 de enero de 2022. El 28 de enero de 2022, el Tribunal de Quiebras rechazó las objeciones y concedió la moción.

#### Declaraciones y Anexos

Desde el 8 de septiembre de 2020, los Deudores presentaron ante el Bankruptcy Court los anexos y declaraciones de asuntos financieros que establecen, entre otras cosas, los activos y pasivos de los Deudores (las "Declaraciones y Anexos"). Las Declaraciones y Anexos se preparan de acuerdo con los requisitos de la ley de quiebras aplicable y están sujetos a modificaciones adicionales por parte de los deudores. Con fecha 13 de agosto de 2021 y 3 de diciembre de 2021, los Deudores presentaron anexos modificados. La Compañía también está obligada a presentar "Monthly Operating Report" (MOR), para dar cuenta de la recepción, administración y disposición de la propiedad durante la tramitación de los Casos del Capítulo 11

Si bien los Deudores estiman que estos documentos brindan la información requerida bajo el Bankruptcy Code u órdenes de la Bankruptcy Court, la misma no ha sido auditada y es preparada en un formato diferente de los Estados financieros consolidados preparados históricamente por LATAM de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Cierta información contenida en las Declaraciones y Anexos puede prepararse sin consolidar. En consecuencia, los Deudores creen que la sustancia y el formato de estos no permiten una comparación significativa con sus Estados financieros consolidados presentados regularmente. Además, la información presentada ante el Bankruptcy Court no está preparada con el propósito de proporcionar una base para una decisión de inversión relacionada con los valores de los Deudores, o reclamos contra los Deudores, o para comparación con otra información financiera requerida para ser reportada bajo las leyes aplicables a los Deudores.

#### Transacciones entre empresas relacionadas

Los Deudores están autorizados a continuar realizando ciertas transacciones entre empresas relacionadas posteriores a la petición en el curso normal de los negocios, incluidas las transacciones con empresas relacionadas que no están en el proceso de Capítulo 11, y a cumplir con las obligaciones relacionadas con dichas transacciones; siempre que, los Deudores no realicen ningún

pago en efectivo a causa de las transacciones de pre-petición con relacionadas sin el permiso del Bankruptcy Court, incluidos los reembolsos de los préstamos de pre-petición a subsidiarias a las Sociedades que no están en el proceso de Capítulo 11 en virtud de dichas transacciones. Por precaución, los Deudores también han solicitado y recibido la aprobación de la Bankruptcy Court para aportar capital, capitalizar deuda entre compañías y emitir acciones entre ciertos afiliados deudores.

#### Financiamiento del deudor en posesión

El 19 de septiembre de 2020, la Bankruptcy Court emitió una orden que autorizó a los Deudores a obtener un "financiamiento del deudor en posesión" post-petición, en forma de préstamos de múltiples giros por un monto de capital total de hasta MMUS\$ 2.450 (Ver Nota 3.1 c)). El 18 de octubre de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando un tercer tramo de financiamiento garantizado por \$ 750 millones, según lo dispuesto en el Contrato de Crédito DIP. En consecuencia, al 31 de diciembre de 2021 el monto autorizado bajo el financiamiento deudor en posesión asciende a MMUS \$ 3.200.

#### Establecimiento de la Fecha límite ("Bar Dates")

El 24 de septiembre de 2020, el Bankruptcy Court emitió una Orden de Fecha Límite ("Bar Date Order") que estableció el 18 de diciembre de 2020 como la Fecha Límite General ("General Bar Date") en la cual las personas o entidades que creen tener cualquier reclamo contra cualquier Deudor que surgió antes de la Fecha de Petición, según corresponda a cada Deudor, debían presentar documentación escrita de dichos reclamos, denominadas las Pruebas de Reclamo ("Proof of Claim"). La Fecha Límite General no se aplicó a las entidades gubernamentales, que en su lugar debieron presentar las Pruebas de Reclamo antes del 5 de enero de 2021, la Fecha Límite Gubernamental ("Governmental Bar Date"). Finalmente, como se describe con más detalle en la Orden de Fecha Límite, los reclamos con respecto a contratos rechazados o arrendamientos no vencidos pueden estar sujetos a una Fecha Límite posterior a la Fecha Límite General, la Fecha Límite de Rechazo ("Rejection Bar Date") y, junto con la Fecha Límite general y la Fecha Límite Gubernamental, las "Fechas Límites"). Cualquier persona o entidad que no presentó oportunamente su Prueba de Reclamos antes de la Fecha Límite aplicable tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización. Fueron enviados avisos de las Fechas Límite, así como instrucciones sobre cómo presentar Pruebas de Reclamos, a todos los acreedores conocidos y se han publicado en varios periódicos de los Estados Unidos y América del Sur.

El 17 de diciembre de 2020, la Corte emitió una orden que establecía como Fecha límite adicional ("Supplemental Bar Date") el 5 de febrero de 2021, para ciertos reclamantes no estadounidenses que no estén sujetos a la Fecha límite general. La Fecha límite adicional se aplica solo a aquellas entidades e individuos específicamente identificados en la orden judicial. Cualquier persona o entidad que no presente oportunamente su Prueba de Reclamo antes de la Fecha límite adicional tendrá prohibido para siempre hacer valer su reclamación y no recibirá ninguna distribución realizada como parte del plan final de reorganización.

Tras el cierre de la Fecha límite general y la Fecha límite suplementaria, los Deudores han continuado el proceso de conciliar aproximadamente 6.400 reclamaciones presentadas, incluidos los relacionados con las obligaciones de la flota de Deudores, y han desarrollado procedimientos para agilizar el proceso de reclamaciones. La Sociedad ya ha presentado objeciones a una serie de

reclamos y prevé continuar haciéndolo en los próximos meses. Aunque se han presentado muchas objeciones de forma general, algunas disputas de reclamaciones probablemente requerirán una adjudicación individualizada por parte de la Bankruptcy Court. Además, el 18 de marzo de 2021, el Bankruptcy Court emitió una orden aprobando procedimientos alternativos de resolución de disputas para resolver ciertas disputas de reclamos fuera del Bankruptcy Court. Al 23 de diciembre de 2021, los Deudores habían objetado aproximadamente 3.400 reclamaciones con un valor total de aproximadamente MMUS\$ 600. Como se señaló anteriormente, los Deudores han celebrado estipulaciones de reclamaciones en relación con sus acuerdos de enmienda de arrendamiento. A medida que los Deudores continúen conciliando las reclamaciones contra los libros y registros de la Compañía, objetarán y disputarán las reclamaciones que determinen que no son válidas o declaradas en la cantidad adecuada y resolverán otras disputas de reclamaciones dentro y fuera del Bankruptcy Court.

Un reclamo se registra como un pasivo cuando tiene una obligación presente, ya sea legal o implícita, como resultado de un evento pasado, es probable que se requiera una salida de recursos para liquidar la obligación y se puede hacer una estimación fiable del monto de la obligación. Al 31 de diciembre de 2021, aproximadamente 3.568 de los reclamos presentados contra Latam aún se están conciliando, por lo que en este momento los montos de dichos reclamos no se pueden estimar de manera fiable.

## 2.2. Bases de consolidación

### (a) Filiales o subsidiarias

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

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

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

### (b) Transacciones y participaciones minoritarias

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

## (c) Venta de subsidiarias

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

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

## (d) Coligadas o asociadas

Coligadas o asociadas son todas las entidades sobre las que LATAM Airlines Group S.A. y Filiales ejerce influencia significativa pero no tiene control. Esto, generalmente, surge de una participación entre un 20% y un 50% de los derechos a voto. Las inversiones en coligadas o asociadas se contabilizan por el método de participación e inicialmente se reconocen por su costo.

## 2.3. Transacciones en moneda extranjera

## (a) Moneda de presentación y moneda funcional

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

## (b) Transacciones y saldos

Las transacciones en moneda extranjera se convierten a la moneda funcional utilizando los tipos de cambio vigentes en las fechas de las transacciones. Las pérdidas y ganancias en moneda extranjera que resultan de la liquidación de estas transacciones y de la conversión a los tipos de cambio de cierre de los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera, se reconocen en el Estado de resultados consolidado por función, dentro de “Diferencias de cambio”, o se difieren en Otros resultados integrales cuando califican como cobertura de flujo de caja.

## (c) Ajuste por hiperinflación

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

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

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

Las pérdidas y ganancias netas de la re-expresión de los saldos de apertura por la aplicación inicial de la NIC 29 son reconocidas en los resultados acumulados consolidados.

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

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

(d) Entidades del grupo

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

(i) Los activos y pasivos de cada estado de situación financiera presentado, se convierten al tipo de cambio de cierre en la fecha del estado de situación financiera consolidado;

(ii) Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados, se convierten a los tipos de cambio existentes en las fechas de la transacción, y

(iii) Todas las diferencias de cambio por conversión resultantes se reconocen en Otros resultados integrales, dentro de “Ganancia (pérdidas) por diferencia de cambio de conversión, antes de impuesto”.

Para aquellas filiales del grupo cuya moneda funcional es diferente a la moneda de presentación y, además, 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.

Los ajustes a la Plusvalía y al valor justo que surgen en la adquisición de una entidad extranjera, se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre del período o ejercicio informado, re-expresados cuando la moneda funcional de la entidad extranjera corresponde a la de una economía hiperinflacionaria, los ajustes por la re-expresión de la Plusvalía se reconocen en el Patrimonio consolidado.

#### 2.4. Propiedades, plantas y equipos

Los terrenos de LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, se reconocen a su costo menos cualquier pérdida por deterioro acumulado. El resto de las Propiedades, plantas y equipos están registrados, 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 en el resultado del ejercicio en el que se incurren.

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

El valor residual y la vida útil de los activos se revisan, y ajustan si es necesario, una vez al año. Las vidas útiles se detallan en Nota 17 (d).

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

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

#### 2.5. Activos intangibles distintos de la plusvalía

##### (a) Slots aeroportuarios y Loyalty program

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

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

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

Los Slots aeroportuarios y Loyalty program fueron reconocidos a valor justo bajo NIIF 3, como consecuencia de la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales.

(b) Programas informáticos

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

Los gastos relacionados con el desarrollo o mantenimiento de programas informáticos se reconocen como gasto cuando se incurre en ellos. Los costos del personal y otros directamente relacionados con la producción de programas informáticos únicos e identificables controlados por la Sociedad, se reconocen como Activos intangibles distintos de la plusvalía cuando se cumplen todos los criterios de capitalización.

(c) Marcas

Las Marcas fueron adquiridas en la combinación de negocios con TAM S.A. y Filiales y, reconocidas a su valor justo bajo NIIF 3. La Sociedad ha definido una vida útil de cinco años, período en el cual el valor de las marcas será amortizado.

## 2.6. Plusvalía

La Plusvalía representa el exceso del costo de adquisición sobre el valor justo de la participación de la Sociedad en los activos netos identificables de la filial o coligada adquirida en la fecha de adquisición. La plusvalía relacionada con adquisiciones de filiales no se amortiza, pero se somete a pruebas por deterioro de valor en forma anual o en cada oportunidad en que existan indicios de deterioro. Las ganancias y pérdidas por la venta de una entidad incluyen el importe en libros de la plusvalía relacionada con la entidad vendida.

## 2.7. 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.

## 2.8. 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 hay flujos de efectivo identificables en buena medida independientes de otros. 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)".

## 2.9. 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.

2.10. Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció los derivados de cobertura de acuerdo con la NIC 39. A partir del 1 de enero de 2021, la Sociedad cambió el reconocimiento de estos derivados de acuerdo con la NIIF 9 y continúa reconociendo bajo esta misma norma los derivados que no califiquen como 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 ejercicio en que la partida protegida impacta resultados.

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

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

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

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

(b) Derivados no registrados como de cobertura

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

2.11. 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.

2.12. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

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

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

La existencia de dificultades financieras significativas por parte del deudor, 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.

#### 2.13. 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.

#### 2.14. 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.

#### 2.15. 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.

#### 2.16. Préstamos que devengan intereses

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

Los pasivos financieros se clasifican en el pasivo corriente y pasivo no corriente sobre la base del vencimiento contractual del capital nominal.

#### 2.17. Impuestos corrientes y diferidos

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

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

Los impuestos diferidos se calculan de acuerdo con el método del pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros. Sin embargo, si los impuestos diferidos surgen del reconocimiento inicial de un pasivo o un activo en una transacción distinta de una combinación de negocios que en el momento de la transacción no afecta ni al resultado contable ni a la ganancia o pérdida fiscal, no se contabiliza. 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.

#### 2.18. 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 basados en el otorgamiento de opciones, el efecto del valor razonable es registrado en patrimonio con cargo a remuneraciones en forma lineal entre la fecha de otorgamiento de dichas opciones y la fecha en que estas alcancen el carácter de irrevocable; para los planes considerados como cash settled award el valor razonable, actualizado a la fecha de cierre de cada período o ejercicio informado, es registrado como un pasivo con cargo a remuneraciones.

##### (c) Beneficios post empleo y otros beneficios de largo plazo

Las obligaciones que se provisionan aplicando el método del valor actuarial del costo devengado del beneficio, consideran estimaciones como permanencia futura, tasas de mortalidad e incrementos salariales futuros determinados sobre la base de cálculos actuariales. Las tasas de descuento se determinan por referencia a curvas de tasas de interés de mercado. Las ganancias y pérdidas actuariales se reconocen en otros resultados integrales.

##### (d) Incentivos

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

## (e) Beneficios por terminación

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

## 2.19. 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.

## 2.20. 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 o puntos.

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

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

(1) Millas o puntos otorgados directamente por LATAM Airlines.

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

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

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

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

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

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

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

(e) Ingresos por dividendos

Los ingresos por dividendos se reconocen cuando se establece el derecho a recibir el pago.

2.21. 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.

La Sociedad determina el valor presente de los pagos de arrendamiento utilizando la tasa implícita en los contratos de arrendamiento de aeronaves y para el resto de los activos subyacente, utiliza la tasa de interés incremental.

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 19). Por otra parte, las aeronaves se presentan en Propiedad, Plantas y Equipos, como se describe en la Nota 17, 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).

La Sociedad ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 para aquellos contratos que cumplen los requisitos establecidos y que permite que un arrendatario puede elegir no evaluar si las concesiones que obtiene derivadas del COVID-19 son una modificación del arrendamiento.

2.22. 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.

2.23. Mantenimiento

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

En el caso de las aeronaves incluidas en Propiedades, plantas y equipos, estos costos de mantenimiento son capitalizados como Propiedades, plantas y equipos, mientras que en el caso de aeronaves incluidas como Activos por derecho de uso, se reconoce un pasivo que se devenga en función de la utilización de los principales componentes, ya que existe la obligación contractual con el arrendador de devolver la aeronave en condiciones acordadas de niveles de mantenimiento. Estos costos son reconocidos en el “Costo de ventas”.

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

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

#### 2.24. 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 políticas 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 tienen una alta correlación con Jet Fuel y mayor liquidez.

Resultados Cobertura Fuel:

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad reconoció ganancias por US\$ 10,1 millones 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 2020, la Sociedad reconoció pérdidas por US\$ 14,3 millones por concepto de cobertura de combustible neto de primas en los costos de venta del ejercicio.

Al 31 de diciembre de 2021, el valor de mercado de las posiciones de combustible ascendía a US\$ 17,6 millones (positivo). Al cierre de diciembre de 2020, este valor de mercado era de US\$ 1,3 millones (positivo).

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

Posiciones al 31 de diciembre de 2021 (*)	Vencimientos				Total
	Q122	Q222	Q322	Q422	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	25%	30%	17%	14%	21%

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

Posiciones al 31 de diciembre de 2020 (*)	Vencimientos				Total
	Q121	Q221	Q321	Q421	
Porcentaje de cobertura sobre el volumen de consumo esperado	3%	3%	3%	3%	3%

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

Sensibilización:

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

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

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

Los cálculos se hicieron considerando un movimiento paralelo de 5 dólares por barril en la curva del precio de referencia del subyacente al cierre de diciembre del año 2021 y al cierre de diciembre del año 2020. 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 2022.

Precio de referencia (US\$ por barril)	Posición al 31 de diciembre de 2021 efectos en patrimonio (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efectos en patrimonio (MMUS\$)
+5	+2,7	+0,6
-5	-3,3	-0,6

Dada la estructura de cobertura de combustible durante el año 2021, 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\$ 79,2 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\$ 80,8 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 (BRL), siendo gestionada activamente por la Sociedad.

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

Mitigación:

La Sociedad mitiga las exposiciones al riesgo cambiario mediante la contratación de instrumentos derivados o a través de coberturas naturales o ejecución de operaciones internas.

Resultado Cobertura FX:

Con el objetivo de reducir la exposición al riesgo de tipo de cambio en los flujos de caja operacionales del año 2021, y asegurar el margen operacional, LATAM realiza coberturas mediante derivados FX.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX vigentes.

Durante el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no reconoció ganancias por concepto de cobertura FX neto de primas. Durante igual período 2020, la Sociedad reconoció ganancias por MMUS\$ 3,2 por concepto de cobertura FX neto de primas.

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad no mantiene derivados de FX que no estén bajo contabilidad de cobertura. Al 31 de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados de FX no registrados bajo contabilidad de cobertura.

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.

Los derivados FX son registrados como contratos de cobertura de flujo de caja, por lo tanto, una variación en el tipo de cambio tiene un impacto en el valor de mercado de los derivados, cuyos cambios afectan el patrimonio neto de la Sociedad.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene derivados swaps de monedas. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía derivados swaps de monedas.

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

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

La siguiente tabla muestra la variación de los resultados financieros al apreciar o depreciar un 10% la tasa de cambio R\$/US\$:

Apreciación (depreciación) De R\$/US\$	Efecto al 31 de diciembre de 2021 (MMUS\$)	Efecto al 31 de diciembre de 2020 (MMUS\$)
-10%	+51,9	+18,9
+10%	-51,9	-18,0

Efectos de derivados de tipo de cambio en los Estados Financieros

Ganancias o pérdidas a causas de cambios en el valor justo de los instrumentos de cobertura son segregados entre valor intrínseco y valor temporal. El valor intrínseco corresponde al porcentaje efectivo del flujo de caja cubierto, inicialmente es registrado en el patrimonio y más tarde transferido a los ingresos, al mismo tiempo que la transacción de cobertura es registrada en los ingresos. El valor temporal corresponde a la porción inefectiva de la cobertura de flujo de caja y es contabilizada en los resultados financieros de la Sociedad (Nota 19).

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 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 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 2021 MMUS\$	Efecto al 31 de diciembre de 2020 MMUS\$
-10%	+96,66	+191,53
+10%	-79,09	-156,71

(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 London Inter Bank Offer Rate (“LIBOR”) y a otros tipos de interés de menor relevancia como Certificados de Depósito Interbancarios brasileños (“CDI”). Debido a que cesará la publicación de LIBOR para junio del año 2023, la sociedad ha comenzado a migrar a la adopción de SOFR como tasa alternativa, la cual se materializará con el cese de la LIBOR.

Mitigación:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Actualmente un 40% (42% al 31 de diciembre 2020) de la deuda está fija ante fluctuaciones en los tipos de interés. La mayor parte de dicha deuda está indexada a tasa de referencia en base a LIBOR.

Para mitigar el efecto de aquellos derivados que se verán afectados por la transición de LIBOR a SOFR, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda.

Resultado Cobertura Tasas:

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Al cierre de diciembre de 2020, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes.

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 libor tres meses	Posición al 31 de diciembre de 2021 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)	Posición al 31 de diciembre de 2020 efecto en resultados antes de impuestos (MMUS\$)
+100 puntos base	-46,31	-42,11
-100 puntos base	+46,31	+42,11

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantenía posiciones de derivados de tasas de interés vigentes. Los cálculos anteriores se realizaron aumentando (disminuyendo) en forma vertical 100 puntos base de la curva futuros del libor tres meses, siendo ambos escenarios razonablemente posibles según las condiciones de mercado históricas.

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

El 5 de marzo de 2021 la ICE Benchmark Administration (“IBA”) anunció que, como resultado de poco acceso a la información necesaria para el cálculo de las tasas, va a cesar la publicación de las tasas USD de plazos 1-semana, 2-meses el 31 de diciembre de 2021 y el resto de los plazos el 30 de junio de 2023. Aunque la adopción de tasas alternativas es voluntaria, la inminente interrupción de LIBOR hace que sea esencial que los participantes del mercado consideren pasar a tasas alternativas como SOFR y que tengan un lenguaje alternativo apropiado en los contratos existentes que hagan referencia a la cesación de LIBOR. Al respecto, la Sociedad identifica que sus contratos de derivados y de deuda podrán verse afectados por el cambio de la tasa relevante. Para mitigar el efecto, la Sociedad está evaluando la adhesión al protocolo ISDA en el caso de los derivados y está siguiendo las recomendaciones de las autoridades relevantes, incluyendo la Alternative Reference Rates Committee (“ARRC”) en el caso de la deuda, en línea con las medidas generalmente adoptadas por el mercado para el reemplazo de la LIBOR en contratos de deuda. En el caso de los derivados, LATAM no mantiene contratos vigentes indexados a tasa LIBOR.

## (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 2021 aumento al comparar con el saldo al 31 de diciembre de 2020 en un 48%, debido principalmente a un aumento en las operaciones de transporte de pasajeros (agencias de viajes y corporativo) que aumentó un 124% en sus ventas, afectando principalmente las formas de pagos tarjeta crédito 68%, y venta cash 32%. En relación al negocio de carga también presentó un aumento en sus operaciones de un 23% respecto a diciembre de 2020. Para el caso de los clientes que quedaron con deuda y que la administración consideraba riesgosa, se tomaron las medidas correspondientes para considerar su pérdida crediticia esperada. La provisión al cierre de diciembre 2021 tuvo una baja de un 34% respecto al cierre de diciembre 2020, 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 aprobados por el Directorio de la Sociedad, principalmente, en depósitos a plazo con distintas instituciones financieras, fondos de inversión privados, fondos mutuos de corto plazo y bonos corporativos y soberanos de vidas remanentes cortas y fácilmente liquidables. Estas inversiones están contabilizadas como Efectivo y equivalentes al efectivo y Otros activos financieros corrientes.

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

La Sociedad no mantiene garantías para mitigar esta exposición.

Adicionalmente, la sección 345(b) del Capítulo 11 del Código de Bancarrota de los Estados Unidos impone restricciones sobre, entre otras cosas, las instituciones en las cuales los Deudores pueden mantener el efectivo. En particular, establece que el efectivo debe ser mantenido en lo que se denominan Bancos Depositarios Autorizados, los cuales son instituciones bancarias en Estados Unidos que son aceptadas por el Programa US Trustee del Departamento de Justicia. Dichos Bancos Depositarios Autorizados han típicamente acordado con el Programa US Trustee mantener colateral por al menos el 115% de los fondos totales en depósito (en exceso del límite del seguro federal de depósitos FDIC) mediante (i) bonos de garantía o (ii) bonos del Tesoro de Estados Unidos. Consecuentemente, en cumplimiento con la Sección 345(b), e implementado mediante un acuerdo con la Oficina del US Trustee, al cierre del ejercicio la Compañía mantenía la mayor parte de su efectivo y equivalentes en Bancos en los Estados Unidos que son depositarios autorizados por la Oficina del US Trustee del Distrito Sur de Nueva York. Por otra parte, el préstamo DIP contiene ciertas restricciones sobre nuevas inversiones de los Deudores durante la vigencia del préstamo.

(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 balances negativos.

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

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

Actualmente la facturación de las ventas de TAM Linhas Aéreas S.A. relacionadas con las agencias de viaje y agentes de carga para el transporte doméstico en Brasil se realiza directamente por TAM Linhas Aéreas S.A.

#### Calidad crediticia de activos financieros

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

Para reducir el riesgo de crédito relacionado con las actividades operacionales, la Sociedad ha establecido límites de crédito para acotar la exposición de sus deudores los cuales se monitorean permanentemente (principalmente en el caso de las actividades operacionales de TAM Linhas Aéreas S.A. con las agencias de viajes). La tasa de incobrabilidad, en los principales países donde la Sociedad posee presencia, es poco significativa.

#### (c) Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez representa el riesgo de que la Sociedad no posea fondos suficientes para pagar 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 26 de mayo de 2020, la Sociedad y sus filiales en Chile, Perú, Colombia,

Ecuador y los Estados Unidos iniciaron un proceso voluntario de reorganización y reestructuración de su deuda bajo la protección del Capítulo 11 de los Estados Unidos, a la que posteriormente el 9 de julio se sumó la filial de Brasil y sus subsidiarias, con el fin de preservar la liquidez del grupo. A la luz del impacto sin precedentes que ha generado el COVID-19 en la industria mundial de aviación, este proceso de reorganización le proporciona a LATAM una oportunidad para trabajar con los acreedores del grupo, y otras partes interesadas, para reducir su deuda y obtener nuevas fuentes de financiamiento, dándole las herramientas para transformar al grupo acorde a esta nueva realidad

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 2021, el saldo de fondos líquidos es de MMUS\$ 1.047 (MMUS\$ 1.696 al 31 de diciembre 2020), que están invertidos en instrumentos de corto plazo a través de entidades financieras con una alta clasificación de riesgo.

Al 31 de diciembre de 2021, LATAM mantiene una línea rotativa comprometida (Revolving Credit Facility) por un monto total de MMUS\$ 600, la cual se encuentra completamente utilizada. Esta línea está garantizada por y sujeta a disponibilidad de colateral (i.e., aviones, motores y repuestos).

Finalmente, durante el cuarto trimestre del año 2021, la compañía ha reducido en aproximadamente MMUS\$ 146 las inversiones presupuestadas, relacionadas principalmente a mantenimiento, dada la menor operación, compra de motores, inversiones en cabinas y otros proyectos. Además, LATAM no ha recibido aeronaves que estaban comprometidas a recibir en 2021, las que a inicios de año alcanzaban MMUS\$ 773.

Después de la adherencia al Capítulo 11, la compañía recibió del Bankruptcy Court autorización de financiamiento para deudores en posesión (DIP) por hasta MMUS\$ 3.200 dividido en tres tramos denominados Tramo A, Tramo B y Tramo C, respectivamente. Inicialmente, fueron comprometidos los Tramos A y C por un total de US\$ 2.450 millones. A la fecha, estos tres tramos se encuentran íntegramente comprometidos después de que el 18 de octubre se aprobara una propuesta para otorgar financiamiento bajo el Tramo B del DIP por un total de US\$750 millones, permitiendo así a LATAM acceder a menores costos financieros en los próximos desembolsos del financiamiento DIP.

1) Un Tramo A por un monto de capital de hasta MMUS\$ 1.300, de los cuales (i) MMUS\$ 1.125 fueron proporcionados por Oaktree Capital Management, L.P. o ciertas entidades relacionadas a la misma; y (ii) MMUS\$175 fueron proporcionados por Knighthead, Jefferies y/u otras entidades que formen parte del sindicato de acreedores organizado por Jefferies;

2) Un Tramo B por un monto de capital de hasta US\$ 750 millones que fueron proporcionados por un grupo de financistas conformado por Oaktree Capital Management, L.P. y por Apollo Management Holdings, L.P. y determinados fondos, cuentas y entidades asesoradas por los mismos; y;

3) Un Tramo C por un monto de capital de hasta US\$ 1.150 millones, de los cuales (i) US\$ 750 millones fueron aportados por ciertos accionistas de LATAM integrado por Grupo Cueto, Grupo Eblen y Qatar Airways, o determinadas entidades relacionadas; (ii) US\$ 250 millones fueron aportados por Knighthead, Jefferies y / u otras entidades que forman parte del sindicato de

acreedores organizado por Jefferies; y (iii) US\$ 150 millones comprometidos por ciertos accionistas adicionales a través de un fondo de inversión público administrado por Toesca S.A. Administradora General de Fondos. Esto último, mediante la suscripción con fecha el 6 de noviembre de 2020 de un “joinder” o suplemento al “DIP Agreement”.

En consideración a la extensión de las restricciones sanitarias y de movilidad impuesta por las autoridades en los países donde el grupo opera, así como del análisis de la proyección de liquidez de la Compañía, a partir del 8 de octubre de 2020, se han efectuado cuatro desembolsos bajo el Contrato de Crédito DIP. De conformidad con los términos del “DIP Agreement”, los Deudores deberán mantener una liquidez consolidada de al menos US\$ 400 millones, considerando la línea no girada del DIP, y cumplir ciertos hitos con respecto al Procedimiento Capítulo 11.

El detalle de los montos por Tramo se resume en la tabla a continuación:

Tramo	Al 31 de diciembre 2021			Al 31 de diciembre 2020		
	Línea comprometida	Monto Girado	Monto Disponible	Línea comprometida	Girado	Disponible
	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$	MMUS\$
Tramo A	1.300	876	424	1.300	650	650
Tramo B	750	300	450	-	-	-
Tramo C	1.150	774	376	1.150	500	650
Total	<u>3.200</u>	<u>1.950</u>	<u>1.250</u>	<u>2.450</u>	<u>1.150</u>	<u>1.300</u>

Clases de pasivo para el análisis de riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
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	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$	MUS \$				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
<b>Préstamos a exportadores</b>													
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US \$	115.350	-	-	-	-	115.350	114.000	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	IAU	Chile	US \$	20.140	-	-	-	-	20.140	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HS BC	Inglaterra	US \$	12.123	-	-	-	-	12.123	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	10.236	-	-	-	-	10.236	10.106	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US \$	751	2.604	106.939	-	-	110.294	106.427	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	60.935	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	36.171	179.601	31.461	31.461	369.537	648.231	502.897	Al vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US \$	184.188	104.125	884.188	856.000	-	2.028.501	1.500.000	Al vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US \$	17.182	19.425	40.087	41.862	95.475	214.031	198.475	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US \$	29.652	17.921	36.660	37.829	55.297	177.359	166.712	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US \$	933	4.990	29.851	36.337	89.263	161.374	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US \$	273.199	-	-	-	-	273.199	273.199	Al vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US \$	8.150	46.746	94.062	14.757	-	163.715	156.933	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US \$	613.419	-	-	-	-	613.419	600.000	Al vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US \$	-	1.858.051	-	-	-	1.858.051	1.644.876	Al vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US \$	271	1.173	3.375	10.546	55.957	71.322	62.890	Trimestral	1,84	1,84
<b>Arendamiento Financiero</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US \$	699	1.387	-	-	-	2.086	2.052	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US \$	19.268	59.522	5.721	-	-	84.511	83.985	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US \$	7.351	26.519	21.685	-	-	55.555	54.918	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXS	Francia	US \$	5.929	34.328	59.574	59.930	130.131	289.892	261.458	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US \$	18.158	72.424	133.592	6.573	-	230.747	219.667	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US \$	853	5.763	10.913	-	-	17.529	16.851	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIMBANK	EE.UU.	US \$	2.758	11.040	61.167	249.466	269.087	593.518	533.127	Trimestral	2,88	2,03
<b>Otros préstamos</b>													
0-E	Varios (**)		US \$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	Al Vencimiento	-	-
<b>TOTAL</b>				<b>1.493.535</b>	<b>2.445.619</b>	<b>1.519.275</b>	<b>1.344.761</b>	<b>1.064.747</b>	<b>7.867.937</b>	<b>6.801.685</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes al 31 de diciembre de 2021

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: TAMS, A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	%	Tasa nominal
Préstamos bancarios													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	990	-	-	-	-	990	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	MERRILL LYNCH												
0-E	CREDIT PRODUCTS LLC	EE.UU.	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	185.833	Mensual	3,95	3,95
0-E	BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	74.661	Mensual	4,33	4,33
Arrendamiento Financiero													
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	486	2.235	4.080	11.076	-	17.877	17.326	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GATELIS LLC	EE.UU.	US\$	762	2.706	4.675	4.646	5.077	17.866	10.999	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos													
0-E	Deutsche Bank (**)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	Al Vencimiento	-	-
TOTAL				283.421	4.941	8.755	15.722	5.077	317.916	310.451			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes a 31 de diciembre de 2021

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
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	Hasta	Más de	Más de	Más de	Más de	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual	
				90 días	90 días a un año	uno a tres años	tres a cinco años	cinco años				Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
<b>Pasivos por arrendamiento</b>													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	694.568	469.568	767.629	811.843	778.613	3.522.221	2.883.657	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	9.859	11.820	22.433	23.365	8.651	76.128	73.615	-	-	-
			UF	1.759	982	245	76	231	3.293	2.621	-	-	-
			COP	2	7	35	-	-	44	42	-	-	-
			EUR	198	112	293	-	-	603	599	-	-	-
			PEN	4	7	97	-	-	108	103	-	-	-
<b>Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar (*)</b>													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	665.645	165.085	-	-	-	830.730	830.730	-	-	-
			CLP	214.224	4.912	-	-	-	219.136	219.136	-	-	-
			BRL	365.486	5.258	-	-	-	370.744	370.744	-	-	-
			Otras monedas	542.304	3.719	-	-	-	546.023	546.023	-	-	-
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes</b>													
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Argentina	US\$	-	5	-	-	-	5	5	-	-	-
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	-	2.268	-	-	-	2.268	2.268	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	US\$	-	7	-	-	-	7	7	-	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A.	Chile	US\$	-	175.819	-	-	-	175.819	175.819	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	219.774	-	-	-	219.774	219.774	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	43.955	-	-	-	43.955	43.955	-	-	-
	<b>Total</b>			<b>2.494.049</b>	<b>1.323.072</b>	<b>790.732</b>	<b>835.284</b>	<b>787.495</b>	<b>6.230.632</b>	<b>5.588.872</b>			
	<b>Total consolidado</b>			<b>4.271.005</b>	<b>3.773.632</b>	<b>2.318.762</b>	<b>2.195.767</b>	<b>1.857.319</b>	<b>14.416.485</b>	<b>12.701.008</b>			

(\*) Las Cuentas por pagar comerciales incluyen reclamos producto de la negociación por Capítulo 11 y están sujetos a ser liquidados de acuerdo al plan de reorganización.

Clases de pasivo para el análisis de riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2020  
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	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Annual Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
<b>Préstamos a exportadores</b>													
97.018.000-1	SCOTIABANK	Chile	US\$	76.929	-	-	-	-	76.929	74.000	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	US\$	41.543	-	-	-	-	41.543	40.000	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.685	-	-	-	-	20.685	20.000	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.545	-	-	-	-	12.545	12.000	Al Vencimiento	4,15	4,15
<b>Préstamos bancarios</b>													
97.023.000-9	CORP BANCA	Chile	UF	11.631	-	-	-	-	11.631	11.255	Trimestral	3,35	3,35
97.036.000-K	SANTANDER	España	US\$	3.323	2.678	139.459	-	-	145.460	139.459	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG	Chile	UF	2.104	68.920	-	-	-	71.024	67.868	Al Vencimiento	3,10	3,10
<b>Obligaciones con el Público</b>													
97.030.000-7	BANCO ESTADO	Chile	UF	23.210	26.857	217.555	35.041	429.101	731.764	560.113	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	80.063	76.125	208.250	836.063	828.000	2.028.501	1.500.000	Al Vencimiento	7,16	6,94
<b>Obligaciones garantizadas</b>													
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	50.500	40.889	104.166	107.342	219.666	522.563	474.273	Trimestral/Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	47.918	37.509	84.048	84.487	35.712	289.674	271.129	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	11.502	9.425	21.042	-	-	41.969	37.870	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	37.114	28.497	77.881	80.678	194.901	419.071	382.413	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	13.1345	-	-	-	-	13.1345	130.000	Al Vencimiento	1,73	1,73
<b>Otras obligaciones garantizadas</b>													
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	1.347	275.773	-	-	-	277.120	273.199	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	87.611	74.852	119.460	19.950	-	301.873	291.519	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	3.405	10.404	603.443	-	-	617.252	600.000	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	952.990	-	-	952.990	793.003	Al Vencimiento	18,95	12,26
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	5.965	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.889	2.057	2.062	-	-	18.008	17.961	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	79.117	61.983	118.372	46.115	19.118	324.705	312.792	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.926	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.851	2.343	793	-	-	17.987	17.951	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	114.952	104.946	237.945	99.232	-	557.075	541.406	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	21.551	17.851	26.308	-	-	65.710	65.247	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE LEASING	Inglaterra	US\$	4.093	3.382	8.826	4.870	-	21.171	18.489	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.589	4.763	12.977	755	-	23.084	22.730	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.620	9.647	26.261	770	-	48.298	47.609	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	60.527	54.611	144.670	86.076	-	345.884	327.419	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	4.624	12.202	3.153	-	-	19.979	19.522	Mensual	1,98	1,98
<b>TOTAL</b>				<b>980.479</b>	<b>925.714</b>	<b>3.109.661</b>	<b>1.401.379</b>	<b>1.726.498</b>	<b>8.143.731</b>	<b>7.077.118</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes a 31 de diciembre de 2020

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento a 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: TAMS.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Anual Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
<b>Préstamos bancarios</b>													
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	452	497	61	-	-	1.010	943	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	91.672	-	-	-	-	91.672	80.175	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	208.987	-	-	-	-	208.987	199.557	Mensual	3,95	3,95
<b>Arrendamiento Financiero</b>													
0-E	NATXIS	Francia	US\$	31.482	9.276	42.383	-	-	83.141	81.260	Trimestral/Semestral	4,09	4,09
0-E	WACAPOULEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.460	2.442	25	-	-	4.927	4.759	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	134.919	-	-	-	-	134.919	144.120	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GATELESIS LLC	EE.UU.	US\$	758	1.753	4.675	4.675	7.969	19.830	12.261	Mensual	14,72	14,72
<b>TOTAL</b>				<b>470.730</b>	<b>13.968</b>	<b>47.144</b>	<b>4.675</b>	<b>7.969</b>	<b>544.486</b>	<b>523.075</b>			

(\*) Notar que los pasivos reflejan sus obligaciones contractuales vigentes a 31 de diciembre de 2020

Clases de pasivo para el análisis del riesgo de liquidez agrupado por vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
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	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor	Total Valor nominal	Tipo de amortización	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	%	%
Pasivos por arrendamiento													
-	AERONAVES	VARIOS	US\$	226.510	679.529	877.438	812.821	889.072	3.485.370	3.026.573	-	-	-
-	OTROS ACTIVOS	VARIOS	US\$	3.403	9.953	6.706	18.271	6.349	44.682	46.520	-	-	-
			UF	2.103	5.836	1.072	1.973	2.485	13.469	11.401	-	-	-
			COP	22	7	14	-	-	43	48	-	-	-
			EUR	156	443	188	-	-	787	772	-	-	-
			PEN	29	15	49	-	-	93	137	-	-	-
			BRL	1.002	3.891	14.414	-	-	19.307	35.555	-	-	-
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar													
-	VARIOS	VARIOS	US\$	330.172	47.781	-	-	-	377.953	377.953	-	-	-
			CLP	230.997	119.337	-	-	-	350.334	350.334	-	-	-
			BRL	359.350	5.859	-	-	-	365.209	365.209	-	-	-
			Otras monedas	598.619	65.684	-	-	-	664.303	664.303	-	-	-
Cuentas por pagar a entidades relacionadas corrientes y no corrientes													
Extranjera	Delta Airlines	EE.UU.	US\$	805	-	-	-	-	805	805	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	EE.UU.	CLP	7	-	-	-	-	7	7	-	-	-
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Chile	CLP	-	-	105.713	-	-	105.713	105.713	-	-	-
Extranjera	QA Investments Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Jersey Channel Islands	US\$	-	-	132.141	-	-	132.141	132.141	-	-	-
Extranjera	Lozuy S.A.	Uruguay	US\$	-	-	26.428	-	-	26.428	26.428	-	-	-
Total				1.753.175	938.335	1.296.304	833.065	897.906	5.718.785	5.276.040			
Total consolidado				3.204.384	1.878.017	4.453.109	2.239.119	2.632.373	14.407.002	12.876.233			

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 cierre del año 2020, la Sociedad mantenía garantías por MMUS\$ 3 correspondiente a transacciones de derivados. Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene garantías por MMUS\$ 5,5 correspondiente a transacciones de derivados. El aumento se debió a: i) mayor suscripción de contratos de cobertura que vencimiento de los mismos y ii) los cambios en los precios del combustible, cambios en los tipos de cambio y en las tasas de interés.

### 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 2021, y como consecuencia de la caída esperada en la demanda debido a la pandemia del COVID-19 y al ingreso de la Sociedad a la reorganización judicial bajo el Capítulo 11, Standard & Poor's, Moody's y Fitch Ratings dejaron la cobertura (withdrew rating) sobre LATAM.

### 3.3. Estimación del valor razonable

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantenía instrumentos financieros que deben ser registrados a su valor justo. Estos se agrupan en dos categorías:

#### 1. Instrumentos de Cobertura:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

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

## 2. Inversiones Financieras:

En esta categoría se encuentran los siguientes instrumentos:

- Inversiones en fondos mutuos de corto plazo (efectivo equivalente),
- Fondos de inversión privados

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 2021				Al 31 de diciembre de 2020			
	Valor justo MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como			Valor justo MUS\$	Mediciones de valor justo usando valores considerados como		
		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$		Nivel I MUS\$	Nivel II MUS\$	Nivel III MUS\$
<b>Activos</b>								
Efectivo y equivalentes al efectivo	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Fondos mutuos corto plazo	26.025	26.025	-	-	32.782	32.782	-	-
Otros activos financieros, corriente	26.467	1.637	24.830	-	4.097	366	3.731	-
Valor justo derivados de combustible	17.641	-	17.641	-	1.296	-	1.296	-
Fondos de inversión privados	347	347	-	-	348	348	-	-
Certificado de depósito (CDB)	7.189	-	7.189	-	2.435	-	2.435	-
Bonos nacionales y extranjeros	1.290	1.290	-	-	18	18	-	-
<b>Pasivos</b>								
Otros pasivos financieros, corrientes	5.671	-	5.671	-	5.671	-	5.671	-
Valor justo derivados tasa de interés	2.734	-	2.734	-	2.734	-	2.734	-
Derivado de moneda extranjera no registrado como cobertura	2.937	-	2.937	-	2.937	-	2.937	-

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2021, 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 2021		Al 31 de diciembre de 2020	
	Valor libro	Valor justo	Valor libro	Valor justo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	1.020.810	1.663.059	1.663.059
Efectivo en caja	2.120	2.120	4.277	4.277
Saldo en bancos	558.078	558.078	732.578	732.578
Overnight	386.034	386.034	802.220	802.220
Depósitos a plazo	74.578	74.578	123.984	123.984
Otros activos financieros, corrientes	74.671	74.671	46.153	46.153
Otros activos financieros	74.671	74.671	46.153	46.153
Deudores comerciales, otras cuentas por cobrar y cuentas por cobrar corrientes	902.672	902.672	599.381	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	724	158	158
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	15.622	33.140	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	12.201	4.986	4.986
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	4.339.370	3.050.059	2.995.768
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	4.860.153	2.322.125	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	662.345	812	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	5.467.594	7.803.801	6.509.081
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	472.426	396.423	410.706

El importe en libros de las cuentas por cobrar y por pagar se asume que se aproximan a sus valores justos, debido a la naturaleza de corto plazo de ellas. En el caso de efectivo en caja, saldo en bancos, overnight, depósitos a plazo y cuentas por pagar, no corrientes, el valor justo se aproxima a su valor en libros.

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

La Sociedad comprueba al menos una vez al año o cuando existen indicios de deterioro, si los activos intangibles de vida útil indefinida han sufrido alguna pérdida por deterioro. Para esta evaluación la Sociedad ha determinado la existencia de una única UGE correspondiente a Transporte Aéreo.

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

(b) Vida útil, valor residual 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 Generado de Efectivo.

(c) Recuperabilidad de los activos por impuestos diferidos

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

La Sociedad aplica un juicio significativo en la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto diferido. En la determinación de los montos del activo por impuesto diferido a contabilizar, la administración considera la rentabilidad histórica, los ingresos imponderables futuros proyectados (considerando los supuestos tales como: tasa de crecimiento, tipo de cambio, tasa de descuento, precio del combustible en línea con los utilizados en los análisis de deterioro de la unidad generadora de efectivo del grupo) y el momento esperado de las reversiones de las diferencias temporales existentes.

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

La Sociedad registra la venta de pasajes aéreos como ingresos diferidos. Los ingresos ordinarios por la venta de pasajes se reconocen en el estado de resultados cuando el servicio de transporte de pasajeros es prestado o caducado por no uso. La Sociedad evalúa mensualmente la probabilidad de caducidad de los pasajes aéreos, con cláusulas de devolución, en base al historial de uso de los pasajes aéreos. 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.

En efecto y debido a la contingencia mundial de pandemia COVID 19, la compañía ha establecido nuevas políticas comerciales con los clientes en relación a la vigencia de los tickets aéreos, flexibilizando el uso, reemisión y devolución.

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados a los tickets aéreos vendidos ascienden a MUS\$ 1.126.371 (MUS\$ 904.558 al 31 de diciembre 2020).

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

Al 31 de diciembre de 2021 los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass ascienden a MUS\$ 1.285.732 (MUS\$ 1.365.534 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de un punto porcentual en la probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 27.151 en los resultados de 2021 (MUS\$ 24.425 en 2020). Los ingresos diferidos asociados al programa de fidelización LATAM Pass Brasil (Ver Nota 22) ascienden a MUS\$ 192.381 al 31 de diciembre de 2021 (MUS\$ 187.493 al 31 de diciembre de 2020). Un hipotético cambio de dos puntos porcentuales en probabilidad de canje se traduciría en un impacto acumulado de MUS\$ 5.100 en los resultados de 2021 (MUS\$ 4.948 en 2020).

La Sociedad estima la probabilidad de no uso basado en un modelo predictivo, según los comportamientos de canje y vigencia de las millas y puntos utilizando juicios y supuestos críticos que consideran la actividad de uso histórica y el patrón de uso previsto.

La administración en conjunto con un especialista externo desarrollan un modelo predictivo de no uso, que permite generar tasas de no uso de millas o puntos sobre la base de información histórica, correspondiente al comportamiento en cuanto a la acumulación, uso y caducidad de sus millas o puntos LATAM.

(f) La necesidad de constituir provisiones y, en el caso de ser requeridas, el valor de las mismas.

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 podemos 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

(i) Tasa de descuento

La tasa de descuento utilizada para calcular la deuda de arrendamiento corresponde, para cada aeronave, a la tasa de interés implícita calculada por los elementos contractuales y valores de mercado residuales. La tasa implícita del contrato es la tasa de descuento que da el valor presente agregado de los pagos mínimos de arrendamiento y el valor residual no garantizado.

Para el caso de los activos distintos a las aeronaves, se utilizó tasa incremental por préstamos del arrendatario estimada, que se deriva de la información disponible en la fecha de inicio del arrendamiento, para determinar el valor presente de los pagos del arrendamiento. Consideramos nuestras recientes emisiones de deuda, así como los datos disponibles públicamente para instrumentos con características similares al calcular nuestras tasas de endeudamiento incrementales.

Una disminución de un punto porcentual en nuestra estimación de las tasas utilizadas en la determinación de los pasivos por arrendamiento de los nuevos y las modificaciones de contratos de flota registrados al 31 de diciembre de 2021 aumentaría el pasivo por arrendamiento aproximadamente en MMUS\$ 76.

(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.

(h) Inversión en filial (TAM)

La administración ha aplicado su juicio al determinar que LATAM Airlines Group S.A. controla TAM S.A. y Filiales, para efectos contables, y por lo tanto ha consolidado sus estados financieros.

Este juicio se hace sobre la base de que LATAM emitió sus acciones ordinarias a cambio de la mayoría de las acciones ordinarias y preferentes en circulación de TAM, a excepción de aquellos accionistas de TAM que no aceptaron el intercambio y los cuales fueron sujetos del squeeze out, dando derecho a LATAM a sustancialmente todos los beneficios económicos que se generan por el Grupo LATAM y también, en consecuencia, exponiéndolo a sustancialmente todos los riesgos que inciden en las operaciones de TAM. Este intercambio alinea los intereses económicos de LATAM y de todos sus accionistas, incluyendo a los accionistas controladores de TAM, garantizando que los accionistas y directores de TAM no tendrán ningún incentivo para ejercer sus derechos de una manera que sea beneficiosa para TAM, pero perjudicial para LATAM. Además, todas las acciones importantes necesarias para la operación de las aerolíneas requieren el voto favorable de los accionistas controladores de LATAM y TAM.

Desde la integración de las operaciones de LAN y TAM, las actividades aéreas más críticas en Brasil han sido gestionadas por el CEO de TAM y las actividades globales, por el CEO de LATAM, quien está a cargo de la operación total del Grupo LATAM y que informa al Directorio de LATAM.

Además, el CEO de LATAM evalúa el desempeño de los ejecutivos del Grupo LATAM y, en conjunto con el Directorio de LATAM, establece compensaciones. Aunque exista restricciones sobre los porcentajes de votación que actualmente pueden ser detentados por inversionistas extranjeros bajo la Ley Brasileña, LATAM considera que el fondo económico de estos acuerdos cumple los requisitos de las normas contables vigentes y que la consolidación de las operaciones de LATAM y TAM es apropiada.

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 - INFORMACION POR SEGMENTOS

Al 31 de diciembre de 2021, 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 al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Perú	503.616	297.549
Argentina	75.513	172.229
EE.UU.	577.970	505.145
Europa	376.857	338.565
Colombia	368.474	177.007
Brasil	1.664.523	1.304.006
Ecuador	162.959	112.581
Chile	794.122	638.225
Asia Pacífico y resto de Latinoamérica	359.981	378.360
Ingresos de las actividades ordinarias	<u>4.884.015</u>	<u>3.923.667</u>
Otros ingresos de operación	<u>227.331</u>	<u>411.002</u>

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 <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Efectivo en caja	2.120	4.277
Saldos en bancos	558.078	732.578
Overnight	386.034	802.220
Total efectivo	<u>946.232</u>	<u>1.539.075</u>
Equivalentes al efectivo		
Depósitos a plazo	74.578	123.984
Fondos mutuos	26.025	32.782
Total equivalentes al efectivo	<u>100.603</u>	<u>156.766</u>
Total efectivo y equivalentes al efectivo	<u><u>1.046.835</u></u>	<u><u>1.695.841</u></u>

El saldo incluye el efectivo y el equivalente de efectivo de las compañías del grupo incluidas en el Capítulo 11. Debido a una moción aprobada por el tribunal de quiebras de los Estados Unidos, este saldo puede ser usado en el curso normal de las actividades del negocio y puede invertirse en bancos específicos también aprobados en la moción.

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

<u>Tipo de moneda</u>	Al 31 de diciembre de <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	7.148	20.107
Peso brasileño	89.083	136.938
Peso chileno	9.800	32.649
Peso colombiano	13.535	17.185
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	886.627	1.438.846
Otras monedas	33.543	39.755
Total	<u><u>1.046.835</u></u>	<u><u>1.695.841</u></u>

## NOTA 7 - INSTRUMENTOS FINANCIEROS

## Instrumentos financieros por categorías

Al 31 de diciembre de 2021

<u>Activos</u>	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.020.810	26.025	-	1.046.835
Otros activos financieros, corrientes (*)	83.150	347	17.641	101.138
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	902.672	-	-	902.672
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	724	-	-	724
Otros activos financieros, no corrientes	15.622	-	-	15.622
Cuentas por cobrar, no corrientes	12.201	-	-	12.201
Total	<u>2.035.179</u>	<u>26.372</u>	<u>17.641</u>	<u>2.079.192</u>

  

<u>Pasivos</u>	Medidos a costo amortizado	A valor justo con cambios en resultados	Derivados de cobertura	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	4.447.780	2.937	2.734	4.453.451
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	4.860.153	-	-	4.860.153
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	661.602	-	-	661.602
Otros pasivos financieros, no corrientes	5.948.702	-	-	5.948.702
Cuentas por pagar, no corrientes	472.426	-	-	472.426
Total	<u>16.390.663</u>	<u>2.937</u>	<u>2.734</u>	<u>16.396.334</u>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

Al 31 de diciembre de 2020

<u>Activos</u>	<u>Medidos a costo amortizado</u>	<u>A valor justo con cambios en resultados</u>	<u>Derivados de cobertura</u>	<u>Total</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	1.663.059	32.782	-	1.695.841
Otros activos financieros, corrientes (*)	48.605	348	1.297	50.250
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	599.381	-	-	599.381
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	158	-	-	158
Otros activos financieros, no corrientes	33.140	-	-	33.140
Cuentas por cobrar, no corrientes	4.986	-	-	4.986
<b>Total</b>	<b>2.349.329</b>	<b>33.130</b>	<b>1.297</b>	<b>2.383.756</b>
<u>Pasivos</u>	<u>Medidos a costo amortizado</u>	<u>A valor justo con cambios en resultados</u>	<u>Derivados de cobertura</u>	<u>Total</u>
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Otros pasivos financieros, corrientes	3.050.059	2.937	2.734	3.055.730
Cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar, corrientes	2.322.125	-	-	2.322.125
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes	812	-	-	812
Otros pasivos financieros, no corrientes	7.803.801	-	-	7.803.801
Cuentas por pagar, no corrientes	651.600	-	-	651.600
Cuentas por pagar a entidades relacionadas, no corrientes	396.423	-	-	396.423
<b>Total</b>	<b>14.224.820</b>	<b>2.937</b>	<b>2.734</b>	<b>14.230.491</b>

(\*) El valor presentado como valor justo con cambios en el resultado, corresponde principalmente a los fondos de inversión privados, y como medidos a costo amortizado corresponden a garantías entregadas.

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

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Deudores comerciales	785.952	532.106
Otras cuentas por cobrar	209.925	194.454
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar	<u>995.877</u>	<u>726.560</u>
Menos: Pérdida crediticia esperada	<u>(81.004)</u>	<u>(122.193)</u>
Total deudores comerciales y otras cuentas por cobrar - neto	<u>914.873</u>	<u>604.367</u>
Menos: Parte no corriente – cuentas por cobrar	<u>(12.201)</u>	<u>(4.986)</u>
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	<u><u>902.672</u></u>	<u><u>599.381</u></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 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	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%	591.210	(8.806)	4%	302.079	(11.112)
De 1 a 90 días	10%	116.613	(11.840)	4%	103.615	(4.049)
de 91 a 180 días	31%	11.376	(3.567)	66%	15.989	(10.501)
de 181 a 360 días	72%	3.863	(2.766)	80%	40.621	(32.627)
más de 360 días	86%	62.890	(54.025)	92%	69.802	(63.904)
Total		<u>785.952</u>	<u>(81.004)</u>		<u>532.106</u>	<u>(122.193)</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	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	7.282	6.517
Real brasileño	361.745	221.952
Peso chileno	53.488	44.737
Peso colombiano	5.658	1.292
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	453.781	292.125
Won surcoreano	844	79
Pesos mexicanos	2.428	4.624
Dólar australiano	62	49
Libra esterlina	12.728	5.647
Peso uruguayo (nuevo)	860	792
Franco suizo	360	754
Yen japonés	106	77
Corona sueca	488	129
Otras monedas	3.603	1.223
Total	927.576	604.367

Los movimientos de la provisión por pérdidas por deterioro de valor de los Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, son los siguientes:

Ejercicios	Saldo	Castigos	(Aumento)	Saldo
	inicial		Disminución	final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	(100.402)	30.754	(52.545)	(122.193)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(122.193)	26.435	14.754	(81.004)

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 2021			Al 31 de diciembre de 2020		
	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo	Exposición bruta según balance	Exposición bruta deteriorada	Exposición neta concentraciones de riesgo
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Deudores comerciales	785.952	(81.004)	704.948	532.106	(122.193)	409.913
Otras cuentas por cobrar	209.925	-	209.925	194.454	-	194.454

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	Al 31 de diciembre de
					2021	2020
					MUS\$	MUS\$
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	US\$	703	148
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	BRL	2	1
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista Común	Chile	CLP	6	6
76.335.600-0	Parque de Chile S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	2	2
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	CLP	4	1
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	CLP	7	-
	Total activos corrientes				724	158

## (b) Cuentas por pagar corrientes y no corrientes

RUT parte relacionada	Nombre parte relacionada	Naturaleza de la relación	País de origen	Moneda	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes	
					Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	US\$	2.268	805	-	-
Extranjera	Inversora Aeronáutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	US\$	5	-	-	-
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	US\$	7	7	-	-
81.062.300-4	Costa Verde Aeronautica S.A. (*)	Accionista	Chile	US\$	175.819	-	-	105.713
Extranjera	QA Investments Ltd(*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	QA Investments 2 Ltd (*)	Accionista Común	Jersey Channel Islands	US\$	219.774	-	-	132.141
Extranjera	Lozuy S.A. (*)	Accionista Común	Uruguay	US\$	43.955	-	-	26.428
	Total pasivos corrientes y no corrientes				661.602	812	-	396.423

(\*) Corresponde a la porción del Tramo C del préstamo DIP (Ver Nota 3.1e)

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 periodo 2021 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 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Existencias técnicas (*)	250.327	284.409
Existencias no técnicas (*)	37.010	39.165
Total	287.337	323.574

(\*) Corresponden a repuestos y materiales los que serán utilizados, principalmente, en consumos de servicios a bordo y en servicios de mantenimiento propio como de terceros; éstos 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 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
Provisión de obsolescencia existencias técnicas	64.455	42.979
Provisión de obsolescencia existencias no técnicas	5.785	4.651
Total	70.240	47.630

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

Al 31 de diciembre de 2021 la Sociedad registró MUS\$ 47.362 (MUS\$ 55.507 al 31 de diciembre de 2020) 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	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Otros activos financieros						
Fondos de inversión privados	347	348	-	-	347	348
Depósitos en garantía (aeronaves)	7.189	2.435	2.758	21.498	9.947	23.933
Garantías por márgenes de derivados	5.451	3.047	-	-	5.451	3.047
Otras inversiones	-	-	493	493	493	493
Bonos nacionales y extranjeros	1.290	18	-	-	1.290	18
Otras garantías otorgadas	69.220	43.106	12.371	11.149	81.591	54.255
Subtotal otros activos financieros	83.497	48.954	15.622	33.140	99.119	82.094
(b) Activos de cobertura						
Valor justo de derivados de precio de combustible	17.641	1.296	-	-	17.641	1.296
Subtotal activos de cobertura	17.641	1.296	-	-	17.641	1.296
Total Otros Activos financieros	101.138	50.250	15.622	33.140	116.760	83.390

Los tipos de derivados de los contratos de cobertura que mantiene la Sociedad al cierre de cada ejercicio se describen en Nota 19.

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

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Peso argentino	16	460
Real brasileño	9.775	8.475
Peso chileno	4.502	4.056
Peso colombiano	1.727	500
Euro	4.104	3.236
Dólar estadounidense	93.247	63.922
Otras monedas	3.389	2.741
Total	116.760	83.390

## 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 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
(a) Pagos anticipados						
Seguros de aviación y otros	12.331	10.137	-	-	12.331	10.137
Otros	11.404	15.375	2.002	2.998	13.406	18.373
Subtotal pagos anticipados	23.735	25.512	2.002	2.998	25.737	28.510
(b) Costos de contratos activados (1)						
Costos GDS	6.439	4.491	-	-	6.439	4.491
Comisiones tarjetas de crédito	10.550	6.021	-	-	10.550	6.021
Comisiones agencias de viaje	8.091	4.964	-	-	8.091	4.964
Subtotal costos de contratos activados	25.080	15.476	-	-	25.080	15.476
(c) Otros activos						
Reserva de mantención aeronaves (2)	-	8.613	-	-	-	8.613
Impuesto a las ventas	57.634	102.010	33.212	46.210	90.846	148.220
Otros impuestos	1.661	4.023	-	-	1.661	4.023
Aportes a Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas ("SITA")	258	258	739	739	997	997
Aporte a Sociedad Universal Air Travel Plan "UATP"	-	-	20	-	20	-
Depósitos judiciales	-	-	89.459	76.835	89.459	76.835
Subtotal otros activos	59.553	114.904	123.430	123.784	182.983	238.688
Total Otros Activos no financieros	108.368	155.892	125.432	126.782	233.800	282.674

## (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 2020	56.576	146.778	(14.672)	(173.206)	15.476
Del 1 de enero al 31 de diciembre 2021	15.476	67.647	(6.680)	(51.363)	25.080

(2) Las reservas de mantenimiento corresponden a depósitos que la Sociedad le entrega al arrendador, a modo de garantía de cumplimiento del mantenimiento mayor de un grupo de aeronaves con arrendamiento operativo.

Estos depósitos son calculados en función de la operación, medida en ciclos u horas de vuelo, son pagados periódicamente, y está contractualmente estipulado que sean devueltos a la Sociedad cada vez que se efectúa un mantenimiento mayor. Al término del contrato de arrendamiento, las reservas de mantenimiento no utilizadas son devueltas a la Sociedad o utilizadas para compensar al arrendador por alguna deuda relacionada con las condiciones de mantenimiento de la aeronave.

La Sociedad periódicamente revisa sus reservas de mantenimiento para asegurar que serán recuperadas, y reconoce como gasto cualquier monto que sea menos que probable de ser

recuperado. El costo de mantenimiento en los últimos años ha sido superior a las reservas de mantenimiento respectivas de cada avión.

Al 31 de diciembre del 2021 la compañía no mantiene reservas de mantenimiento, estas fueron ejercidas por los arrendadores por el no pago de arriendo producto del Procedimiento Capítulo 11 (MUS\$ 8.613 al 31 de diciembre de 2020),

Las reservas de mantenimiento son clasificadas como corrientes o no corrientes dependiendo de las fechas en que se espera sea realizado el mantenimiento correspondiente. (Nota 2.23)

#### NOTA 13 - ACTIVOS NO CORRIENTES O GRUPOS DE ACTIVOS PARA SU DISPOSICION 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 2021 y 31 de diciembre de 2020, se detallan a continuación:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Activos corrientes		
Aeronaves	99.694	275.000
Motores y rotables	46.724	740
Otros activos	374	382
Total	<u>146.792</u>	<u>276.122</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 período 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 desappropriación mantenidos para la venta.

Durante el año 2020, se produjo la venta de un avión Boeing 767 y por ello se reconocieron US\$ 5,5 millones como utilidad de la transacción.

Adicionalmente, durante el año 2020 Delta Air Lines, Inc. canceló la compra de cuatro aeronaves Airbus A350, dado esto se compensó a LATAM con el pago de MUS\$ 62.000 el cual quedó registrado en el resultado como otros ingresos. Estas cuatro aeronaves fueron reclasificadas al rubro de Propiedades, plantas y equipos.

Durante el año 2020 se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos once aeronaves Boeing 767, al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el año 2021 se concretó la venta de cinco aeronaves de las cuales tres se concretaron en el último trimestre.

Durante el tercer trimestre del año 2021, asociado al plan de reestructuración de la flota se trasladaron desde el rubro Propiedades, plantas y equipos componentes de repuestos y motores al rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición clasificados como mantenidos para la venta. Durante el cuarto trimestre del 2021 de acuerdo al Procedimiento Capítulo 11 se rechazó un motor de la familia XWB incluido en este grupo de activos, por no completar finalmente las ventas.

Adicionalmente, se reconoció una pérdida por US\$ 85 millones al 31 de diciembre de 2021 (US\$ 332 millones al 31 de diciembre de 2020) de gasto para registrar estos activos a su valor neto realizable, los cuales fueron registrados en el resultado como parte de los gastos de actividades de reestructuración.

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

<u>Aeronaves</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2021</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2020</u>
Boeing 767	<u>6</u>	<u>11</u>
Total	<u><u>6</u></u>	<u><u>11</u></u>

## NOTA 14 - INVERSIONES EN SUBSIDIARIAS

## (a) Inversiones en subsidiarias

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

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

Nombre de subsidiaria significativa	País de incorporación	Moneda funcional	Participación	
			Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
			2021	2020
			%	%
Latam Airlines Perú S.A.	Perú	US\$	99,81000	99,81000
Lan Cargo S.A.	Chile	US\$	99,89395	99,89395
Lan Argentina S.A. (*)	Argentina	ARS	100,00000	99,98370
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, AIRES S.A.	Colombia	COP	99,20120	99,19414
TAM S.A.	Brasil	BRL	100,00000	99,99938

(\*) Ver Nota 1

Las Sociedades subsidiarias consolidadas no tienen restricciones significativas para transferir fondos a la controladora en el curso normal de las operaciones, excepto por aquellas impuestas por el Procedimiento Capítulo 11, sobre los pagos de dividendos anteriores a la solicitud de protección de este Capítulo.

## Información financiera resumida de subsidiarias significativas

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2021						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	484.388	454.266	30.122	417.067	414.997	2.070	584.929	(83.346)
Lan Cargo S.A.	721.484	452.981	268.503	537.180	488.535	48.645	215.811	1.590
Lan Argentina S.A.	162.995	158.008	4.987	119.700	98.316	21.384	242	(190.299)
Transporte Aéreo S.A.	471.094	184.235	286.859	327.955	275.246	52.709	203.411	(56.135)
Latam Airlines Ecuador S.A.	112.437	108.851	3.586	97.111	80.861	16.250	68.762	(3.078)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	70.490	67.809	2.681	87.749	75.621	12.128	239.988	(19.615)
TAM S.A. (*)	2.608.859	1.262.825	1.346.034	3.257.148	2.410.426	846.722	2.003.922	(756.694)

  

Nombre de subsidiaria significativa	Estado de Situación Financiera al 31 de diciembre de 2020						Estado de resultados por el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2020	
	Activos	Activos	Activos	Pasivos	Pasivos	Pasivos	Ingresos	Ganancia
	totales	corrientes	no corrientes	totales	corrientes	no corrientes	Ordinarios	(pérdida) neta
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	661.721	629.910	31.811	486.098	484.450	1.648	372.255	(96.066)
Lan Cargo S.A.	749.789	472.869	276.920	567.128	516.985	50.143	207.854	10.936
Lan Argentina S.A.	176.790	171.613	5.177	148.824	146.555	2.269	49.101	(220.667)
Transporte Aéreo S.A.	546.216	264.690	281.526	347.714	278.319	69.395	142.096	(39.032)
Latam Airlines Ecuador S.A.	108.086	104.534	3.552	99.538	87.437	12.101	51.205	(22.655)
Aerovías de Integración Regional, AIRES S.A.	76.770	73.446	3.324	77.471	68.433	9.038	90.668	(89.707)
TAM S.A. (*)	3.110.055	1.492.792	1.617.263	3.004.935	2.206.089	798.846	1.808.314	(1.025.618)

(\*) Corresponde a información consolidada de TAM S.A. y Filiales.

## (b) Participaciones no controladora

Patrimonio	RUT	País	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de	Al 31 de
			diciembre de	diciembre de	diciembre de	diciembre de
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(13.035)	(7.238)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	2.481	666
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	-	(276)
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	-	1
Americonsult de Guatemala S.A.	Extranjera	Guatemala	0,87000	0,87000	-	1
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(6)	(6)
Americonsult Costa Rica S.A.	Extranjera	Costa Rica	0,20000	0,20000	2	2
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	(422)	(522)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(145)	(13)
Transportes Aereos del Mercosur S.A.	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	769	713
Total					<u>(10.356)</u>	<u>(6.672)</u>

  

Resultado	RUT	País	Por los ejercicios terminados		Por los ejercicios terminados	
			al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de	al 31 de diciembre de
			2021	2020	2021	2020
			%	%	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A.	Extranjera	Perú	0,19000	0,19000	(5.553)	(8.102)
Lan Cargo S.A. y Filiales	93.383.000-4	Chile	0,10196	0,10196	(82)	(121)
Inversora Cordillera S.A. y Filiales	Extranjera	Argentina	-	0,01630	(19)	360
Lan Argentina S.A.	Extranjera	Argentina	-	0,00344	(5)	70
Americonsult S.A. y Filiales	Extranjera	México	0,20000	0,20000	(1)	1
Línea Aérea Carguera de Colombia S.A.	Extranjera	Colombia	9,54000	9,54000	100	(943)
Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A.	Extranjera	Colombia	0,79880	0,79880	(158)	(724)
Transportes Aereos del Mercosur S.A. (*)	Extranjera	Paraguay	5,02000	5,02000	67	(189)
Total					<u>(5.651)</u>	<u>(9.648)</u>

(\*) Ver Nota 1 letra (b)

## NOTA 15 - ACTIVOS INTANGIBLES DISTINTOS DE LA PLUSVALIA

El detalle de los activos intangibles es el siguiente:

	Clases de activos intangibles (neto)		Clases de activos intangibles (bruto)	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Slots aeroportuarios	587.214	627.742	587.214	627.742
Loyalty program	190.542	204.615	190.542	204.615
Programas informáticos	136.135	139.113	463.478	528.097
Programas informáticos en desarrollo	104.874	68.521	105.673	69.379
Marcas (1)	-	6.340	36.723	39.803
Otros activos	127	228	1.315	1.315
<b>Total</b>	<b>1.018.892</b>	<b>1.046.559</b>	<b>1.384.945</b>	<b>1.470.951</b>

## a) Movimiento de Intangibles distintos de la plusvalía:

	Programas informáticos neto	Programas informáticos en desarrollo	Slots aeroportuarios (2)	Marcas y Loyalty Program (1) (2)	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	221.324	99.193	845.959	281.765	1.448.241
Adiciones	45	76.331	-	-	76.376
Retiros	(333)	(454)	(36.896)	-	(37.683)
Traspaso programas informáticos	101.015	(99.890)	-	-	1.125
Diferencia por conversión filiales	(20.242)	(6.659)	(181.321)	(63.478)	(271.700)
Amortización (3)	(162.468)	-	-	(7.332)	(169.800)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>139.341</u>	<u>68.521</u>	<u>627.742</u>	<u>210.955</u>	<u>1.046.559</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	139.341	68.521	627.742	210.955	1.046.559
Adiciones	-	82.798	-	-	82.798
Retiros	(275)	(429)	-	-	(704)
Traspaso programas informáticos	46.144	(45.657)	-	(352)	135
Diferencia por conversión filiales	(3.571)	(359)	(40.528)	(14.276)	(58.734)
Amortización (3)	(45.377)	-	-	(5.785)	(51.162)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>136.262</u>	<u>104.874</u>	<u>587.214</u>	<u>190.542</u>	<u>1.018.892</u>

- (1) En el 2016, la Sociedad resolvió adoptar un nombre e identidad única, y anunció que la marca del grupo será LATAM, la cual unió a todas las compañías bajo una sola imagen.

La estimación de la nueva vida útil es de 5 años, equivalente al periodo necesario para finalizar el cambio de imagen.

Al 31 de diciembre de 2021 la marca TAM se encuentra totalmente Amortizada

- (2) Ver Nota 2.5
- (3) En el año 2020 se implementó una transformación digital (LATAM XP), producto de ello se amortizó en su totalidad los programas informáticos que ya no serán utilizados.

La amortización de cada periodo es reconocida en el estado de resultados consolidado en los gastos de administración. La amortización acumulada de los programas informáticos, marcas y otros activos al 31 de diciembre de 2021, asciende a MUS\$ 366.053 (MUS\$ 424.392 al 31 de diciembre de 2020).

b) Test de Deterioro Activos Intangibles de vida útil indefinida

Al 31 de diciembre de 2021 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 2021, 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)	%	1,1 – 2,5
Tipo de cambio (1)	R\$/US\$	5,4 – 5,7
Tasa de descuento basada en el costo medio ponderado de capital (WACC – Weighted Average Cost of Capital)	%	8,60 – 10,60
Precio de combustible a partir de curvas de precios futuros de los mercados de commodities.	US\$/barril	71 - 73

(1) En línea con las expectativas del Banco Central de Brasil.

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	10,6	1,1	100 - 114

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

#### NOTA 16 – PLUSVALIA

El movimiento de la Plusvalía, separado por UGE, comprende lo siguiente:

	Transporte aéreo	Total
	MUS\$	MUS\$
Saldo inicial al 1 de enero de 2020	2.209.576	2.209.576
Aumento (disminución) por ajuste de conversión	(480.601)	(480.601)
Pérdida por deterioro	(1.728.975)	(1.728.975)
Saldo final al 31 de diciembre de 2020	-	-
Saldo inicial al 1 de enero de 2021	-	-
No existen movimientos durante el periodo	-	-
Saldo final al 31 de diciembre de 2021	-	-

Durante el ejercicio 2020 la Sociedad reconoció un deterioro por el total de la Plusvalia.

## NOTA 17 - 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	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de	Al 31 de diciembre de
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
a) Propiedades, plantas y equipos						
Construcciones en curso (1)	473.797	377.961	-	-	473.797	377.961
Terrenos	43.276	42.979	-	-	43.276	42.979
Edificios	121.972	123.836	(61.521)	(58.629)	60.451	65.207
Plantas y equipos	11.024.722	12.983.173	(4.462.706)	(5.292.429)	6.562.016	7.690.744
Aeronaves propias (3) (4)	10.377.850	12.375.500	(4.237.585)	(5.088.297)	6.140.265	7.287.203
Otros (2)	646.872	607.673	(225.121)	(204.132)	421.751	403.541
Maquinarias	25.764	27.402	(23.501)	(23.986)	2.263	3.416
Equipamientos de tecnologías de la información	146.986	147.754	(130.150)	(132.923)	16.836	14.831
Instalaciones fijas y accesorios	147.402	154.414	(108.661)	(105.215)	38.741	49.199
Equipos de transporte	49.186	49.345	(44.423)	(44.140)	4.763	5.205
Mejoras de bienes arrendados	248.733	201.828	(115.758)	(127.420)	132.975	74.408
Subtotal propiedades, plantas y equipos	<u>12.281.838</u>	<u>14.108.692</u>	<u>(4.946.720)</u>	<u>(5.784.742)</u>	<u>7.335.118</u>	<u>8.323.950</u>
b) Activos por derechos de uso						
Aeronaves (3)	5.211.153	5.369.519	(3.109.411)	(3.031.477)	2.101.742	2.338.042
Otros	243.014	244.847	(190.007)	(176.570)	53.007	68.277
Subtotal activos por derechos de uso	<u>5.454.167</u>	<u>5.614.366</u>	<u>(3.299.418)</u>	<u>(3.208.047)</u>	<u>2.154.749</u>	<u>2.406.319</u>
Total	<u>17.736.005</u>	<u>19.723.058</u>	<u>(8.246.138)</u>	<u>(8.992.789)</u>	<u>9.489.867</u>	<u>10.730.269</u>

- (1) Al 31 de diciembre de 2021, incluye anticipos pagados a los fabricantes de aeronaves por MUS\$ 377.590 (MUS\$ 360.387 al 31 de diciembre de 2020).
- (2) Considera principalmente, rotables y herramientas.
- (3) Dado el Procedimiento Capítulo 11, durante el primer semestre del 2021, fueron rechazadas 13 aeronaves de los cuales corresponden a 4 Propiedades, plantas y equipos, (4 A350) y 9 pertenecen a Activo por derecho de uso, (2 A320, 7 A350). En 2020 fueron rechazadas 29 aeronaves, de los cuales 19 pertenecen a Propiedades, plantas y equipo, (2 A350, 11 A321, 1 A320, 1 A320N y 4 B787) y 10 pertenecen a Activo por de derecho de uso, (1 A319, 7 A320 y 2 B767).
- (4) Al 31 de diciembre de 2020 once aeronaves B767 fueron clasificadas al rubro activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

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

	Construcciones en curso	Terrenos	Edificios neto	Plantas y equipos neto	Equipamientos de tecnologías de la información neto	Instalaciones fijas y accesorios neto	Vehículos de motor neto	Mejoras de bienes arrendados neto	Propiedades, plantas y equipos neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	372.589	48.406	74.862	9.374.516	20.776	59.834	477	98.460	10.049.920
Adiciones	6.535	-	-	485.800	1.295	9	-	-	493.639
Desapropiaciones	-	-	-	(1.439)	(112)	(31)	(4)	-	(1.586)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(1.081.496)	-	-	-	(82)	(1.081.578)
Retiros	(39)	-	-	(107.912)	(55)	(3.250)	-	-	(111.256)
Gastos por depreciación	-	-	(4.819)	(682.102)	(6.186)	(9.037)	(81)	(16.542)	(718.767)
Diferencia por conversión filiales	(2.601)	(5.428)	(4.836)	(146.219)	(1.543)	(7.195)	4	(2.587)	(170.405)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	1.477	-	-	(142.179)	656	8.869	-	(4.841)	(136.018)
Total cambios	5.372	(5.428)	(9.655)	(1.675.547)	(5.945)	(10.635)	(81)	(24.052)	(1.725.971)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	377.961	42.978	65.207	7.698.969	14.831	49.199	396	74.408	8.323.949
Adiciones	84.392	1.550	92	563.023	6.455	6	17	6.543	662.078
Desapropiaciones	-	-	-	(169)	(26)	(309)	(17)	-	(521)
Rechazos flota (*)	-	-	-	(469.878)	-	-	-	(46.816)	(516.694)
Retiros	(279)	-	-	(44.684)	(212)	(1.885)	-	(26)	(47.086)
Gastos por depreciación	-	-	(4.074)	(620.349)	(4.345)	(8.304)	(61)	(11.649)	(648.782)
Diferencia por conversión filiales	(1.720)	(1.252)	(833)	(19.199)	(404)	(1.752)	(11)	(13.074)	(38.245)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	13.443	-	59	(538.996)	537	1.786	1	123.589	(399.581)
Total cambios	95.836	298	(4.756)	(1.130.252)	2.005	(10.458)	(71)	58.567	(988.831)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	473.797	43.276	60.451	6.568.717	16.836	38.741	325	132.975	7.335.118

(\*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(\*\*) Al 31 de diciembre 2021 considera el cambio de contrato a arrendamiento operativo de dos aeronaves B787 MUS\$ (397.569) y seis aeronaves A320N MUS\$ (284.952). Al 31 de diciembre 2020 considera la entrada de cuatro aeronaves A350 MUS\$ 464.812 y la salida de once aeronaves B767 MUS\$ (606.522), clasificadas en el rubro Activos no corrientes o grupos de activos para su disposición como mantenidos para la venta.

## (b) Activos por derecho de uso

	Activos por derecho de uso		
	Aeronaves	Otros	neto
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	2.768.540	101.158	2.869.698
Adiciones	-	399	399
Rechazos flota (*)	(9.090)	-	(9.090)
Gastos por depreciación	(395.936)	(22.492)	(418.428)
Diferencia por conversión filiales	(6.578)	(11.173)	(17.751)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	(18.894)	385	(18.509)
Total cambios	(430.498)	(32.881)	(463.379)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	2.338.042	68.277	2.406.319
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	2.338.042	68.277	2.406.319
Adiciones	537.995	1.406	539.401
Rechazos flota (*)	(573.047)	(4.577)	(577.624)
Gastos por depreciación	(317.616)	(16.597)	(334.213)
Diferencia por conversión filiales	(574)	(1.933)	(2.507)
Otros incrementos (disminuciones) (**)	116.942	6.431	123.373
Total cambios	(236.300)	(15.270)	(251.570)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.101.742	53.007	2.154.749

(\*) Considera bajas por el Procedimiento Capítulo 11.

(\*\*) Considera las Renegociaciones de 109 aeronaves (1 A319, 37 A320, 12 A320N, 19 A321, 1 B767, 6 B777 y 16 B787)

## (c) Composición de la flota

Aeronave	Modelo	Aeronaves incluídas Plantas y equipos		Aeronaves incluídas Activos por derecho de uso		Total flota	
		Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
Boeing 767	300ER	16	17	-	-	16	17
Boeing 767	300F	12 (1)	11 (1)	1	1	13 (1)	12 (1)
Boeing 777	300ER	4	4	6	6	10	10
Boeing 787	800	4	6	6	4	10	10
Boeing 787	900	2	2	15	10	17	12
Airbus A319	100	37	37	7	7	44	44
Airbus A320	200	94	96 (2)	39	38	133	134 (2)
Airbus A320	NEO	-	6	12	6	12	12
Airbus A321	200	18	19	31	19	49	38
Airbus A350	900	-	4	-	7	-	11
<b>Total</b>		<b>187</b>	<b>202</b>	<b>117</b>	<b>98</b>	<b>304</b>	<b>300</b>

(1) Una aeronave arrendada a Aerotransportes Mas de Carga S.A. de C.V.

(2) Dos Aeronaves arrendadas a Sundair

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

	Método de depreciación	Vida útil (años)	
		mínima	máxima
Edificios	Lineal sin valor residual	20	50
Plantas y equipos	Lineal, con valor residual de 20% en la flota corto alcance y 36% en la flota largo alcance (*)	5	30
Equipamientos de tecnologías de la información	Lineal sin valor residual	5	10
Instalaciones fijas y accesorios	Lineal sin valor residual	10	10
Vehículos de motor	Lineal sin valor residual	10	10
Mejoras de bienes arrendados	Lineal sin valor residual	5	8
Activos por derecho de uso	Lineal sin valor residual	1	25

(\*) Excepto en el caso de las flotas Boeing 767 300ER y Boeing 767 300F que consideran un valor residual menor, debido a la extensión de su vida útil a 22 y 30 años respectivamente. Adicionalmente, ciertos componentes técnicos se deprecian sobre la base de ciclos y horas voladas.

(e) Información adicional Propiedades, plantas y equipos:

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

Descripción de Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía:

Agente de la garantía (1)	Nombre empresa acreedora	Activos comprometidos	Flota	Al 31 de diciembre de 2021		Al 31 de diciembre de 2020		
				Deuda vigente	Valor libro	Deuda vigente	Valor libro	
Wilmington Trust Company	MUFG	Aviones y motores	Airbus A319	58.611	259.036	69.375	268.746	
			Airbus A320	51.543	227.604	63.581	257.613	
			Boeing 767	46.779	168.315	43.628	180.591	
			Boeing 777	144.358	141.620	-	-	
			Boeing 787	-	-	114.936	119.229	
Credit Agricole	Credit Agricole	Aviones y motores	Airbus A319	1.073	6.419	1.073	6.936	
			Airbus A320	139.192	117.130	139.192	122.251	
			Airbus A321 / A350	30.733	27.427	30.733	28.127	
			Boeing 767	10.404	30.958	10.404	32.802	
			Boeing 787	91.797	38.551	91.797	43.020	
Bank Of Utah	BNP Paribas	Aviones y motores	Airbus A320 / A350	198.475	233.501	262.420	289.946	
			Boeing 787	-	-	211.849	246.349	
	Investec		Aviones y motores	Airbus A350	-	-	37.870	-
	SMBC		Aviones y motores	Airbus A350	-	-	130.000	134.780
Natixis	Natixis	Aviones y motores	Airbus A321	-	-	271.129	375.645	
Citibank N.A.	Citibank N.A.	Aviones y motores	Airbus A319	27.936	45.849	27.936	38.836	
			Airbus A320	128.030	181.224	128.030	214.597	
			Airbus A321	41.599	75.092	41.599	81.706	
			Airbus A350	15.960	26.507	15.960	26.823	
			Boeing 767	90.846	181.246	90.846	197.797	
			Boeing 787	23.156	17.036	23.156	19.047	
			Rotables	162.477	134.846	162.477	145.708	
UMB Bank	MUFG	Aviones y motores	Airbus A320	166.712	258.875	167.371	246.293	
MUFG Bank	MUFG Bank	Aviones y motores	Airbus A320	-	-	215.043	295.036	
Total garantías directas				1.429.681	2.171.236	2.350.405	3.371.878	

(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 2021, asciende a MUS\$ 1.200.382 (MUS\$ 1.642.779 al 31 de diciembre de 2020). El valor libro de los activos con garantías indirectas al 31 de diciembre de 2021, asciende a un monto de MUS\$ 2.884.563 (MUS\$ 3.496.397 al 31 de diciembre de 2020).

Al 31 de diciembre de 2021 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas cuatro aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales cuatro tenían garantías directas.

Al 31 de diciembre de 2020 dado el Procedimiento Capítulo 11 fueron rechazadas diecinueve aeronaves correspondientes a Propiedades plantas y equipos, de las cuales dieciocho tenían garantías directas y una garantía indirecta.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso según el siguiente detalle:

<u>Acreeedor Garantía</u>	<u>Nombre deudor</u>	<u>Tipo</u>	<u>Valor MUS\$</u>	<u>Fecha de liberación</u>
GE Capital Aviation Services Ltd.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	12.198	20-ene-22
Merlin Aviation Leasing (Ireland) 18 Limited	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos cartas de crédito	3.852	15-mar-22
RB Comercial Properties 49				
Empreendimentos Imobiliarios LTDA	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una carta de crédito	25.835	29-abr-22
			<u>41.885</u>	

(ii) Compromisos y otros

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

	<u>Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$</u>
Valor bruto de propiedades, plantas y equipos completamente depreciados todavía en uso	223.608	206.497
Compromisos por la adquisición de aeronaves (*)	10.800.000	7.500.000

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

Compromisos vigentes de compra de aeronaves:

<u>Fabricante</u>	<u>Año de entrega</u>	
	<u>2022-2028</u>	<u>Total</u>
Airbus S.A.S.	<u>70</u>	<u>70</u>
Familia A320-NEO	<u>70</u>	<u>70</u>
The Boeing Company	<u>2</u>	<u>2</u>
787-9	<u>2</u>	<u>2</u>
Total	<u>72</u>	<u>72</u>

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con Airbus S.A.S., restan por recibir 70 aeronaves Airbus de la familia A320 con entregas entre el 2022 y 2028. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de US\$ 10.200.000.

Al 31 de diciembre de 2021, producto de los distintos contratos de compra de aeronaves suscritos con The Boeing Company, restan por recibir 2 aeronaves Boeing 787 Dreamliner con fechas de entrega 2022. El monto aproximado, de acuerdo a precios lista del fabricante, es de MUS\$ 600.000.

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

		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
		2021	2020
Tasa promedio de capitalización de costos por intereses capitalizados	%	5,06	3,52
Costos por intereses capitalizados	MUS\$	7.345	11.627

## NOTA 18 - IMPUESTOS CORRIENTES Y DIFERIDOS

En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, se procedió a calcular y contabilizar la provisión de impuesto a la renta de dicho periodo, aplicando el sistema de tributación semi integrado y una tasa del 27%, en base a lo dispuesto por la Ley N° 21.210, que moderniza la Legislación Tributaria, publicada en el Diario Oficial de la República de Chile con fecha 24 de Febrero de 2020.

El resultado neto por impuesto diferido corresponde a la variación del año, 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 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Pagos provisionales mensuales (anticipos)	32.086	36.788	-	-	32.086	36.788
Otros créditos por recuperar	9.171	5.532	-	-	9.171	5.532
Total activos por impuestos corrientes	<u>41.257</u>	<u>42.320</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>41.257</u>	<u>42.320</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 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisión de impuesto a la renta	675	656	-	-	675	656
Total pasivos por impuestos corrientes	675	656	-	-	675	656

(b) Impuestos diferidos

Los saldos de impuestos diferidos son los siguientes:

Conceptos	Activos		Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.128.225)	(1.314.456)	80.468	81.881
Activos por derecho de uso	715.440	229.119	(68)	(136)
Amortizaciones	(44.605)	(65.139)	10	9
Provisiones	111.468	212.492	74.047	68.462
Revaluaciones de instrumentos financieros	(16.575)	(18.133)	-	-
Pérdidas fiscales	358.284	1.496.952	(87.378)	(60.785)
Intangibles	-	-	254.155	270.681
Otros	19.503	23.981	19.777	24.168
Total	15.290	564.816	341.011	384.280

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 2020

	Saldo inicial	Reconocimiento	Reconocimiento	Variación	Saldo final
	Activo (pasivo)	en resultado consolidado	en resultado integral	cambiaría	Activo (pasivo)
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Propiedades Plantas y Equipos	(1.513.904)	110.010	-	7.557	(1.396.337)
Activos por derecho de uso	133.481	95.774	-	-	229.255
Amortizaciones	(53.136)	(14.142)	-	2.130	(65.148)
Provisiones	43.567	158.178	924	(58.639)	144.030
Revaluaciones de instrumentos financieros	10.279	(27.901)	959	(1.470)	(18.133)
Pérdidas fiscales	1.356.268	216.897	-	(15.428)	1.557.737
Intangibles	(349.082)	1.030	-	77.371	(270.681)
Otros	(8.693)	6.541	-	1.965	(187)
Total	(381.220)	546.387	1.883	13.486	180.536

(b.2) Desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2021

	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	(1.396.337)	187.644	-	-	(1.208.693)
Activos por derecho de uso	229.255	486.253	-	-	715.508
Amortizaciones	(65.148)	20.533	-	-	(44.615)
Provisiones	144.030	(103.826)	(2.783)	-	37.421
Reevaluaciones de instrumentos financieros	(18.133)	1.616	(58)	-	(16.575)
Pérdidas fiscales (*)	1.557.737	(1.112.075)	-	-	445.662
Intangibles	(270.681)	(1.394)	-	17.920	(254.155)
Otros	(187)	(87)	-	-	(274)
Total	180.536	(521.336)	(2.841)	17.920	(325.721)

## 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 ha dejado de reconocer activos por impuestos diferidos por MUS\$ 2.638.473 (MUS\$ 749.100 al 31 de diciembre de 2020) los que incluyen activos por impuestos diferidos relacionados con resultados tributarios negativos de MUS\$ 9.030.059 (MUS\$ 1.433.474 al 31 de diciembre de 2020).

(\*) Tal como se indica en la nota 2c), con fecha 26 de noviembre de 2021, la Compañía presentó el Plan de Reorganización y la Declaración de Divulgación asociada, en el que se incluyen en otros, las proyecciones financieras y las propuestas de emisión de nuevas acciones y de bonos convertibles, parte de ellos destinados a darse en pago de la deuda anterior a dicha fecha. Con esta información la administración actualizó la evaluación de la recuperabilidad de los activos por impuesto de acuerdo con lo indicado en la Nota 4c) para la Sociedad Latam Airlines Group en Chile, y determinó que ya no sería probable que se disponga de utilidades tributarias futuras en el período de proyección con los cuales compensar parte de las diferencias temporarias, por lo que registró una Provisión por el activo por impuestos diferidos que estima no será recuperable en el citado período por un monto de M\$1.251.912.

## Gastos (ingresos) por impuestos diferidos e impuesto a la renta:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes	(47.139)	3.602
Ajustes al impuesto corriente del ejercicio anterior	(460)	199
(Gasto)/Ingreso por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos diferidos a las ganancias		
(Gasto)/Ingreso diferido por impuestos relativos a la creación y reversión de diferencias temporarias	(521.336)	546.387
(Gasto)/Ingresos por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingresos por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

## Composición del gasto (ingreso) por impuesto a las ganancias:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Gasto por impuestos corrientes, neto, extranjero	(9.943)	(4.232)
Gasto por impuestos corrientes, neto, nacional	(37.656)	8.033
Gasto por impuestos corrientes, neto, total	<u>(47.599)</u>	<u>3.801</u>
Gasto por impuestos diferidos, neto, extranjero	4.309	(235.963)
Gasto por impuestos diferidos, neto, nacional	(525.645)	782.350
Gasto por impuestos diferidos, neto, total	<u>(521.336)</u>	<u>546.387</u>
(Gasto)/Ingreso por impuestos a las ganancias	<u>(568.935)</u>	<u>550.188</u>

Resultado antes de impuesto por la tasa impositiva legal de Chile (27% al 31 de diciembre de 2021 y 2020).

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de		Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020	2021	2020
	MUS\$	MUS\$	%	%
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa legal	1.102.736	1.378.547	(27,00)	(27,00)
Efecto impositivo de tasas en otras jurisdicciones	54.775	58.268	(1,34)	(1,14)
Efecto impositivo de ingresos ordinarios no imposables	9.444	19.529	(0,23)	(0,38)
Efecto impositivo de gastos no deducibles impositivamente	(30.928)	(40.528)	0,76	0,79
Otros incrementos (disminuciones):				
Impuesto diferido término anticipado de financiamiento de aeronave	205.458	294.969	(5,03)	(5,78)
Efecto impositivo por pérdidas por deterioro de plusvalía	-	(453.681)	-	8,89
Provisión de activos por impuestos diferidos no recuperables	(1.251.912)	(237.637)	30,65	4,65
Activo por Impuestos diferidos no registrados	(667.702)	(414.741)	16,35	8,12
Otros incrementos (disminuciones)	9.194	(54.538)	(0,23)	1,07
Total ajustes al gasto por impuestos utilizando la tasa legal	(1.671.671)	(828.359)	40,93	16,22
(Gasto)/Ingreso por impuesto a las ganancias utilizando la tasa efectiva	(568.935)	550.188	13,93	(10,78)

Impuestos diferidos relativos a partidas cargadas al patrimonio neto:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Efecto por impuesto diferido de los componentes de otros resultados integrales	(2.841)	1.883

## NOTA 19 - OTROS PASIVOS FINANCIEROS

La composición de Otros pasivos financieros es la siguiente:

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.869.040	2.243.776
(b) Pasivos por arrendamiento	578.740	806.283
(c) Derivados de cobertura	2.734	2.734
(d) Derivados de no cobertura	2.937	2.937
Total corriente	<u>4.453.451</u>	<u>3.055.730</u>
No corriente		
(a) Préstamos que devengan intereses	3.566.804	5.489.078
(b) Pasivos por arrendamiento	2.381.898	2.314.723
Total no corriente	<u>5.948.702</u>	<u>7.803.801</u>

## (a) Préstamos que devengan intereses

Obligaciones con instituciones financieras y títulos de deuda:

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Corriente		
Préstamos a exportadores	159.161	151.701
Préstamos bancarios	415.087	385.490
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	75.593	388.492
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	2.546.461	435.413
Subtotal préstamos bancarios	<u>3.196.302</u>	<u>1.361.096</u>
Obligaciones con el público	396.345	108.301
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	199.885	774.379
Otros préstamos	76.508	-
Total corriente	<u>3.869.040</u>	<u>2.243.776</u>

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
No corriente		
Préstamos bancarios	106.751	139.783
Obligaciones garantizadas (3)(4)(7)(8)(10)	434.942	930.364
Otras obligaciones garantizadas (1)(5)	178.961	1.503.703
Subtotal préstamos bancarios	720.654	2.573.850
Obligaciones con el público	1.856.853	2.075.106
Arrendamientos financieros (3)(4)(6)(7)(8)(9)	989.297	840.122
Total no corriente	3.566.804	5.489.078
Total obligaciones con instituciones financieras	7.435.844	7.732.854

(1) Durante marzo y abril de 2020, LATAM Airlines Group S.A. giró la totalidad (US\$ 600 millones) de la línea de crédito comprometida “Revolving Credit Facility (RCF)”. El financiamiento tiene vencimiento con fecha 29 de marzo de 2022. La línea es de carácter garantizado con colateral compuesto por aviones, motores y repuestos.

(2) Con fecha 26 de mayo de 2020 LATAM Airlines Group S.A. y sus filiales en Chile, Perú, Colombia y Ecuador se acogieron, en el Tribunal para el distrito sur de Nueva York, a la protección del Capítulo 11 de la ley de quiebra de los Estados Unidos. Bajo la Sección 362 del Código de quiebra. Lo mismo ocurrió para TAM LINHAS AÉREAS S.A y sus filiales (todas filiales de LATAM en Brasil), con fecha 9 de julio de 2020. El haberse acogido al Capítulo 11 suspende automáticamente la mayoría de las acciones contra LATAM y sus filiales, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las obligaciones financieras incurridas antes de la fecha de acogida del Capítulo 11 o para ejercer control sobre la propiedad de LATAM y sus filiales. En consecuencia, aunque la presentación de quiebra puede haber provocado incumplimientos para algunas de las obligaciones de LATAM y sus filiales, las contrapartes no pueden tomar ninguna acción como resultado de dichos incumplimientos.

Al final del ejercicio, el Capítulo 11 retiene la mayor parte de las acciones sobre los deudores por lo que el repago de la deuda no se acelera. El Grupo continúa presentando su información financiera al 31 de diciembre de 2021, incluyendo su deuda financiera y arrendamientos, de acuerdo con las condiciones originalmente pactadas, pendiente de futuros acuerdos que pueda alcanzar con sus acreedores en virtud del Capítulo 11. Para los acuerdos que ya fueron modificados o extinguidos, la información financiera ha sido revelada de acuerdo con los nuevos términos y condiciones.

(3) Con fecha 24 de junio 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar ciertos contratos de arriendo de aeronaves. Como parte de los contratos rechazados se incluyeron 17 aeronaves financiadas bajo la estructura EETC con un monto de MMU\$ 844,1 y una aeronave financiada con un lease financiero con un monto de MMU\$ 4,5.

(4) Con fecha 20 de octubre de 2020, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar un contrato de arriendo de aeronaves financiado bajo un lease financiero con un monto de MMU\$ 34,3.

(5) Con fecha 29 de septiembre de 2020, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo un financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por un total de MMUS\$ 2,450, que consiste en MMUS\$ 1,300 de un tramo A (“Tramo A”) y MMUS\$ 1,150 de un tramo C (“Tramo C”), de los cuales MMUS\$ 750 son proveídos por partes relacionadas. Las obligaciones bajo el DIP están garantizadas por activos de propiedad de LATAM y de ciertas de sus subsidiarias, incluyendo, pero no limitado a, acciones, ciertos motores y repuestos.

Con fecha 8 de octubre de 2020, LATAM realizó un giro parcial por US\$MM 1,150 del Tramo A y Tramo C, y luego, en o alrededor del 22 de junio de 2021, LATAM realizó un giro adicional por US\$MM 500 del Tramo A y Tramo C.

Con fecha 18 de octubre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. obtuvo aprobación de la Corte por un tramo B (“el “Tramo B”) del financiamiento Debtor-in-Possesion (“DIP”) por hasta un total de MMUS\$ 750. Las obligaciones de este Tramo B, al igual que los tramos anteriores, están garantizadas con las mismas garantías otorgadas por LATAM y sus filiales sujetas al Procedimiento Capítulo 11, sin limitación, prendas sobre acciones, ciertos motores y repuestos. Los siguientes giros del DIP se deben realizar al Tramo B hasta que la proporción girada de este último sea igual a la de los tramos anteriores. Una vez que esta proporción se iguale, los giros son pro-rata.

Con fecha 10 de noviembre de 2021, la compañía realizó un giro parcial por US\$MM 200 del Tramo B y posteriormente el 28 de diciembre de 2021, LATAM realizó un nuevo giro por US\$MM 100. Con posterioridad a estos giros, LATAM todavía cuenta con MMUS\$ 1,250 de línea disponible para futuros giros.

El DIP tiene fecha de vencimiento el 8 de abril de 2022, sujeto a una potencial extensión, a elección de LATAM, por 60 días adicionales en el evento que el plan de reorganización de LATAM haya sido confirmado por una orden del Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, pero el plan no sea efectivo aún.

(6) Con fecha 31 de marzo 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó y, subsecuentemente con fecha 13 de abril de 2021, emitió una orden aprobando la moción presentada por la Compañía para extender ciertos contratos de arriendo de 3 aeronaves.

(7) Con fecha 17 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de una aeronave financiada bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 130,7.

(8) Con fecha 30 de junio de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 3 aeronaves financiadas bajo un lease financiero con un monto de MMUS\$ 307,4.

(9) Con fecha 1 de noviembre de 2021, el Tribunal de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York aprobó la moción presentada por la Compañía para rechazar el contrato de arriendo de 1 motor financiado bajo un lease financiero con un monto de MUS\$ 19,5

(10) En el ejercicio terminado al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad cedió su participación en 5 establecimientos permanentes y dejó de controlar 6 Sociedades de cometido específico. Producto de lo anterior se modificó la clasificación de los pasivos financieros asociados a 18 aeronaves desde obligaciones garantizadas, 10 pasaron a ser arrendamientos financieros y 8 a pasivos por arrendamiento.

Saldos por monedas que componen los préstamos que devengan intereses:

Tipo de moneda	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Real brasileño	338.953	300.659
Peso chileno (U.F.)	639.710	679.983
Dólar estadounidense	<u>6.457.181</u>	<u>6.752.212</u>
Total	<u>7.435.844</u>	<u>7.732.854</u>

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$			
Préstamos a exportadores																		
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	114.000	-	-	-	-	114.000	123.366	-	-	-	-	123.366	Al Vencimiento	2,96	2,96
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	22.742	-	-	-	-	22.742	Al Vencimiento	4,20	4,20
0-E	HSBC	Inglaterra	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	13.053	-	-	-	-	13.053	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	10.106	-	-	-	-	10.106	11.040	-	-	-	-	11.040	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	106.427	-	-	106.427	135	-	106.427	-	-	106.562	Trimestral	2,80	2,80
0-E	CITIBANK	EE.UU.	UF	60.935	-	-	-	-	60.935	64.293	-	-	-	-	64.293	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	BANCOESTADO	Chile	UF	-	159.679	-	-	343.218	502.897	49.584	159.679	-	-	355.114	564.377	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	700.000	800.000	-	1.500.000	187.082	-	698.450	803.289	-	1.688.821	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	16.079	12.412	34.958	37.891	97.135	198.475	17.926	12.412	34.044	37.466	96.379	198.227	Trimestral	1,48	1,48
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	29.054	11.661	32.639	34.970	58.388	166.712	31.375	11.661	32.188	34.733	57.983	167.940	Trimestral	1,64	1,64
0-E	WILMINGTON TRUST COMPANY	EE.UU.	US\$	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	-	2.209	24.703	32.327	85.119	144.358	Trimestral/Mensual	3,17	1,60
	SWAP Aviones llegados		US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	273.199	-	-	-	-	273.199	274.403	-	-	-	-	274.403	Al Vencimiento	1,82	1,82
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	7.551	33.131	91.435	24.816	-	156.933	8.259	33.131	91.255	24.816	-	157.461	Trimestral	1,72	1,72
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	600.000	-	-	-	600.000	95	600.000	-	-	-	600.095	Al Vencimiento	2,00	2,00
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	1.644.876	-	-	-	1.644.876	-	1.630.390	-	-	-	1.630.390	Al Vencimiento	22,71	12,97
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	25.876	37.014	62.890	183	-	-	25.876	37.014	63.073	Trimestral	1,84	1,84
Arrendamientos financieros																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	682	1.370	-	-	-	2.052	694	1.370	-	-	-	2.064	Trimestral	3,68	3,23
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	19.101	52.371	12.513	-	-	83.985	19.198	52.371	12.359	-	-	83.928	Trimestral	1,37	0,79
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	7.216	19.537	28.165	-	-	54.918	7.313	19.537	27.905	-	-	54.755	Trimestral	1,56	0,96
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	1.335	15.612	52.010	54.443	138.058	261.458	4.472	15.612	51.647	54.064	137.430	263.225	Trimestral	2,09	2,09
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	16.601	50.373	135.201	17.492	-	219.667	17.755	50.373	127.721	17.188	-	213.037	Trimestral	4,03	2,84
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	800	3.842	11.562	647	-	16.851	903	3.842	11.562	647	-	16.954	Trimestral	1,88	1,88
0-E	EXIM BANK	EE.UU.	US\$	-	-	-	248.354	284.773	533.127	1.771	-	-	244.490	280.341	526.602	Trimestral	2,88	2,03
Otros préstamos																		
0-E	Varios (**)		US\$	55.819	-	-	-	-	55.819	55.819	-	-	-	-	55.819	Al Vencimiento	-	-
Total				644.488	2.607.073	1.229.613	1.276.816	1.043.705	6.801.695	911.471	2.592.587	1.218.261	1.274.896	1.049.380	7.046.595			

(\*) Notar que las obligaciones están por su vencimiento y obligaciones contractuales, por ende no presentan cualquier resolución de Capítulo 11.

(\*\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2021

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

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva %	Tasa nominal %
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$		
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	619	-	324	-	-	943	666	-	324	-	-	990	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	74.661	-	-	-	-	74.661	98.864	-	-	-	-	98.864	Mensual	4,33	4,33
0-E	Merrill Lynch Credit Products LLC	EE.UU	BRL	185.833	-	-	-	-	185.833	240.089	-	-	-	-	240.089	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	433	2.482	2.872	11.539	-	17.326	637	2.481	2.872	11.539	-	17.529	Trimestral	2,74	2,74
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	320	1.147	2.695	2.850	3.987	10.999	409	1.147	2.695	2.850	3.987	11.088	Mensual	14,72	14,72
Otros préstamos																		
0-E	DEUTCHEBANK (*)	Brasil	US\$	20.689	-	-	-	-	20.689	20.689	-	-	-	-	20.689	Al Vencimiento		
Total				282.555	3.629	5.891	14.389	3.987	310.451	361.354	3.628	5.891	14.389	3.987	389.249			
Total consolidado				927.043	2.610.702	1.235.504	1.291.205	1.047.692	7.112.146	1.272.825	2.596.215	1.224.152	1.289.285	1.053.367	7.435.844			

(\*) Obligación con acreedores por cartas de crédito ejecutadas

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: LATAM Airlines Group S.A. y Filiales, Rut 89.862.200-2, Chile.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales						Valores contables						Tipo de amortización	Anual	
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor contable		Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		%	%
Préstamos a exportadores																		
97.032.000-8	SCOTIABANK	Chile	US\$	74.000	-	-	-	-	74.000	76.929	-	-	-	-	76.929	Al Vencimiento	3,08	3,08
97.030.000-7	ESTADO	Chile	US\$	40.000	-	-	-	-	40.000	4.1542	-	-	-	-	4.1542	Al Vencimiento	3,49	3,49
76.645.030-K	ITAU	Chile	US\$	20.000	-	-	-	-	20.000	20.685	-	-	-	-	20.685	Al Vencimiento	4,20	4,20
97.951.000-4	HSBC	Chile	US\$	12.000	-	-	-	-	12.000	12.545	-	-	-	-	12.545	Al Vencimiento	4,15	4,15
Préstamos bancarios																		
97.023.000-9	CORPBANCA	Chile	UF	11.255	-	-	-	-	11.255	11.665	-	-	-	-	11.665	Trimestral	3,35	3,35
0-E	SANTANDER	España	US\$	-	-	139.459	-	-	139.459	3.300	-	139.459	-	-	142.759	Trimestral	2,80	2,80
76.362.099-9	BTG PACTUALCHILE	Chile	UF	-	67.868	-	-	-	67.868	1985	67.237	-	-	-	69.222	Al Vencimiento	3,10	3,10
Obligaciones con el público																		
97.030.000-7	ESTADO	Chile	UF	-	-	177.846	-	382.267	560.113	25.729	-	177.715	-	395.652	599.096	Al Vencimiento	4,81	4,81
0-E	BANK OF NEW YORK	EE.UU.	US\$	-	-	-	700.000	800.000	1.500.000	82.572	-	-	698.450	803.289	1.584.311	Al Vencimiento	7,16	6,94
Obligaciones garantizadas																		
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	31.039	43.655	91.002	97.621	210.956	474.273	40.931	47.668	87.767	96.513	209.612	482.491	Trimestral / Semestral	2,95	2,95
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	42.740	34.150	77.693	81.244	35.302	271.129	50.001	34.150	75.808	80.316	34.969	275.244	Trimestral	3,11	3,11
0-E	INVESTEC	Inglaterra	US\$	6.329	11.606	19.935	-	-	37.870	7.952	12.522	19.588	-	-	40.062	Semestral	6,21	6,21
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	30.590	24.080	67.730	72.881	187.132	382.413	39.516	24.080	67.014	72.494	186.283	389.387	Trimestral	2,88	2,88
0-E	SMBC	EE.UU.	US\$	130.000	-	-	-	-	130.000	13.1662	-	-	-	-	13.1662	Al Vencimiento	1,73	1,73
-	SWAP Aviones llegados	-	US\$	10	-	-	-	-	10	10	-	-	-	-	10	Trimestral	-	-
Otras obligaciones garantizadas																		
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	-	273.199	-	-	-	273.199	1.395	272.794	-	-	-	274.189	Al Vencimiento	1,92	1,92
0-E	MUFG	EE.UU.	US\$	82.498	72.206	117.084	19.731	-	291.519	88.880	72.206	114.589	19.499	-	295.174	Trimestral	2,67	2,67
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	-	-	600.000	-	-	600.000	138	-	600.000	-	-	600.138	Al Vencimiento	2,27	2,27
0-E	BANK OF UTAH	EE.UU.	US\$	-	-	793.003	-	-	793.003	-	-	769.615	-	-	769.615	Al Vencimiento	18,95	12,26
Arrendamientos financieros																		
0-E	ING	EE.UU.	US\$	5.965	-	-	-	-	5.965	6.017	-	-	-	-	6.017	Trimestral	5,71	5,01
0-E	CREDIT AGRICOLE	Francia	US\$	13.875	2.034	2.052	-	-	17.961	13.922	2.034	2.052	-	-	18.008	Trimestral	1,99	1,54
0-E	CITIBANK	EE.UU.	US\$	77.994	58.993	113.186	43.778	18.841	312.792	78.860	58.993	109.086	42.558	18.619	308.116	Trimestral	2,58	1,77
0-E	PEFCO	EE.UU.	US\$	1.926	-	-	-	-	1.926	1.938	-	-	-	-	1.938	Trimestral	5,65	5,03
0-E	BNP PARIBAS	EE.UU.	US\$	14.834	2.326	791	-	-	17.951	14.909	2.326	788	-	-	18.023	Trimestral	1,81	1,41
0-E	WELLS FARGO	EE.UU.	US\$	112.987	99.975	230.416	98.028	-	541.406	114.994	99.975	219.624	96.556	-	531.149	Trimestral	2,43	1,74
97.036.000-K	SANTANDER	Chile	US\$	2.1456	17.626	26.165	-	-	65.247	2.1550	17.626	25.840	-	-	65.016	Trimestral	1,30	0,76
0-E	RRPF ENGINE	Inglaterra	US\$	2.058	3.644	7.752	5.035	-	18.489	2.602	3.644	7.752	5.035	-	19.033	Mensual	4,01	4,01
0-E	APPLE BANK	EE.UU.	US\$	4.538	4.631	12.808	753	-	22.730	4.599	4.632	12.608	752	-	22.591	Trimestral	1,61	1,01
0-E	BTMU	EE.UU.	US\$	11.519	9.385	25.937	768	-	47.609	11.595	9.386	25.563	767	-	47.311	Trimestral	1,63	1,03
0-E	US BANK	EE.UU.	US\$	58.512	49.240	135.489	84.178	-	327.419	60.094	49.240	125.274	82.149	-	316.757	Trimestral	4,00	2,82
0-E	PK AIRFINANCE	EE.UU.	US\$	8.996	9.062	1.464	-	-	19.522	9.319	9.009	1.435	-	-	19.763	Mensual	1,98	1,98
Total				815.121	783.680	2.639.812	1.204.017	1.634.498	7.077.128	977.836	787.522	2.581.577	1.195.089	1.648.424	7.190.448			

Préstamos que devengan intereses por tramos de vencimiento al 31 de diciembre de 2020  
Nombre empresa deudora: TAM S.A. y Filiales, Rut 02.012.862/0001-60, Brasil.

Rut empresa acreedora	Nombre empresa acreedora	País de empresa acreedora	Descripción de la moneda	Valores nominales					Valores contables					Tipo de amortización	Anual			
				Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años	Más de cinco años	Total Valor nominal	Hasta 90 días	Más de 90 días a un año	Más de uno a tres años	Más de tres a cinco años		Más de cinco años	Total Valor contable	Tasa efectiva	Tasa nominal
				MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$		MUS\$	MUS\$	%	%
Préstamos bancarios																		
0-E	NCM	Países Bajos	US\$	409	318	216	-	-	943	333	311	324	-	-	968	Mensual	6,01	6,01
0-E	BANCO BRADESCO	Brasil	BRL	80.175	-	-	-	-	80.175	91.672	-	-	-	-	91.672	Mensual	4,34	4,34
0-E	BANCO DO BRASIL	Brasil	BRL	199.557	-	-	-	-	199.557	208.987	-	-	-	-	208.987	Mensual	3,95	3,95
Arrendamientos financieros																		
0-E	NATIXIS	Francia	US\$	30.253	-	51.007	-	-	81.260	31.308	-	51.007	-	-	82.315	Trimestral/ Semestral	4,09	4,09
0-E	WACAPOU LEASING S.A.	Luxemburgo	US\$	2.342	797	1.620	-	-	4.759	2.439	797	1.620	-	-	4.856	Trimestral	2,00	2,00
0-E	SOCIÉTÉ GÉNÉRALE MILAN BRANCH	Italia	US\$	144.120	-	-	-	-	144.120	141.094	-	-	-	-	141.094	Trimestral	3,07	3,01
0-E	GA Telessis LLC	EE.UU.	US\$	486	950	2.623	2.772	5.430	12.261	486	991	2.623	2.772	5.642	12.514	Mensual	14,72	14,72
Total				457.342	2.065	55.466	2.772	5.430	523.075	476.319	2.099	55.574	2.772	5.642	542.406			
Total consolidado				1.272.463	785.745	2.695.278	1.206.789	1.639.928	7.600.203	1.454.155	789.621	2.637.151	1.197.861	1.654.066	7.732.854			

## (b) Pasivos por Arrendamientos:

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

	Aeronaves	Otros	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	3.042.231	129.926	3.172.157
Nuevos contratos	-	543	543
Término de contratos (*)	(7.435)	(285)	(7.720)
Renegociaciones	(35.049)	4.919	(30.130)
Pagos	(131.427)	(36.689)	(168.116)
Intereses devengados	158.253	9.348	167.601
Diferencias de cambio	-	(7.967)	(7.967)
Diferencia por conversión filiales	-	(38)	(38)
Otros variaciones	-	(5.324)	(5.324)
Total cambios	(15.658)	(35.493)	(51.151)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	3.026.573	94.433	3.121.006
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	3.026.573	94.433	3.121.006
Nuevos contratos	518.478	875	519.353
Término de contratos (*)	(724.193)	(5.300)	(729.493)
Renegociaciones	101.486	5.717	107.203
Pagos	(95.831)	(24.192)	(120.023)
Intereses devengados	88.245	8.334	96.579
Diferencias de cambio	-	3.356	3.356
Diferencia por conversión filiales	-	(2.332)	(2.332)
Otros variaciones	(31.097)	(3.914)	(35.011)
Total cambios	(142.912)	(17.456)	(160.368)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	2.883.661	76.977	2.960.638

## (\*) Rechazos flota del periodo

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 27(d)).

## (c) Derivados de cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Valor justo de derivados de tasa de interés	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734
Total derivados de cobertura	2.734	2.734	-	-	2.734	2.734

## (d) Derivados de no cobertura

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total derivados de no cobertura	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Derivado de Combustible no registrado como cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937
Total derivados de no cobertura	2.937	2.937	-	-	2.937	2.937

Los derivados de moneda extranjera corresponden a opciones, forwards y swap.

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 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Swaps de tasas de interés (1)	(2.734)	(2.734)
Opciones de combustible (2)	17.641	1.296

- (1) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociadas al riesgo de mercado implícito en los aumentos en la tasa de interés LIBOR de 3 meses para créditos de largo plazo originados por la adquisición de aeronaves y créditos bancarios. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.
- (2) Cubren las variaciones significativas en los flujos de caja asociados al riesgo de mercado implícito en los cambios en el precio del combustible de compras futuras. Estos contratos se registran como contratos de cobertura de flujo de caja.

La Sociedad sólo mantiene coberturas de flujo de caja y de valor razonable (en el caso de los CCS). En el caso de las coberturas de combustible, 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, mientras que en el caso de las coberturas de tasas de interés, éstas ocurrirán e impactarán resultados a lo largo de la vida de los préstamos asociados, hasta su madurez. En el caso de las coberturas de moneda a través de un CCS, hay un grupo de relaciones de cobertura, en el que se generan dos tipos de coberturas contables, una de flujo de caja por el componente US\$/UF; y otra de valor razonable, por el componente de tasa flotante US\$. El otro grupo de relaciones de cobertura, solo se genera cobertura contable de flujo de caja por el componente US\$/UF.

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

Dado que ninguna de las coberturas resultó en el reconocimiento de un activo no financiero, ninguna porción del resultado de los derivados reconocido en el patrimonio neto fue transferido al valor inicial de ese tipo de activos.

Los montos reconocidos en resultados integrales y transferidos desde patrimonio neto a resultados durante el ejercicio, son los siguientes:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Abono (cargo) reconocido en resultados integrales durante el ejercicio	38.870	(105.776)
Abono (cargo) transferido desde patrimonio	16.641	(13.016)

Ver nota 25 (f) para reclasificación a resultados de cada operación de cobertura y los impuestos diferidos relacionados en la Nota 18 b).

## NOTA 20 - 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 <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Corriente		
(a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	1.966.633	1.757.799
(b) Pasivos devengados a la fecha del reporte	2.893.520	564.326
Total cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar	<u>4.860.153</u>	<u>2.322.125</u>

## (a) Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar:

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Acreedores comerciales	1.460.832	1.281.432
Otras cuentas por pagar	<u>505.801</u>	<u>476.367</u>
Total	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

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

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento	375.144	116.103
Proveedores compras técnicas	328.811	281.452
Handling y ground handling	176.142	137.626
Tasas embarque	171.128	181.049
Arriendos, mantenciones y servicios IT	143.586	110.472
Asesorías y servicios profesionales	129.682	146.753
Tasas aeroportuarias y de sobrevuelo	104.241	142.709
Otros gastos del personal	90.410	105.696
Combustible	77.171	143.119
Servicios a bordo	56.072	58.099
Publicidad	49.865	53.419
Compañías Aéreas	32.152	27.668
Tripulación	12.007	16.541
Cumplimiento de metas	11.144	6.622
Flota JOL	9.891	7.840
Servicios terrestres	6.553	10.466
Otros	192.634	212.165
Total acreedores comerciales y otras cuentas por pagar	<u>1.966.633</u>	<u>1.757.799</u>

## b) Pasivos devengados:

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Mantenición aeronaves y motores (*)	1.166.181	460.082
Gastos de personal devengados	59.327	72.696
Cuentas por pagar al personal (**)	58.153	2.186
Otros reclamos acordados (***)	1.575.005	-
Otros pasivos devengados (***)	<u>34.854</u>	<u>29.362</u>
Total pasivos devengados	<u>2.893.520</u>	<u>564.326</u>

(\*) Además de la cuenta por pagar por mantenimiento del curso normal de operaciones, este monto incluye algunos reclamos acordados con arrendadores de aviones relacionados con el mantenimiento.

(\*\*) Participación en utilidades y bonos (Nota 23 letra b).

(\*\*\*) Ver Nota 22.

(\*\*\*\*) Este monto incluye algunos reclamos acordados de flota, asociados a las negociaciones producto del Procedimiento Capítulo 11.

Los saldos incluyen Cuentas comerciales y otras cuentas por pagar, los montos que serán parte del acuerdo de reorganización, producto de la entrada al Procedimiento Capítulo 11 el día 26 de mayo de 2020, y el día 9 de julio para las filiales de LATAM en Brasil.

## NOTA 21 - OTRAS PROVISIONES

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Provisiones por contingencias (1)						
Contingencias tributarias	24.330	21.188	490.217	364.342	514.547	385.530
Contingencias civiles	3.154	2.266	92.955	103.984	96.109	106.250
Contingencias laborales	388	320	98.254	48.115	98.642	48.435
Otros	-	-	21.855	17.821	21.855	17.821
Provisiones Investigación						
Comisión Europea (2)	-	-	9.300	10.097	9.300	10.097
Provisiones por contratos onerosos (3)	-	-	-	44.000	-	44.000
Total otras provisiones (4)	<u>27.872</u>	<u>23.774</u>	<u>712.581</u>	<u>588.359</u>	<u>740.453</u>	<u>612.133</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.

La dotación de provisiones se reconoce en el estado de resultados consolidado dentro de gastos de administración o gastos tributarios, según corresponda.

- (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) Durante el ejercicio 2020, basado en información de mercado sobre la caída en el precio de algunos activos se constituyó una provisión por contratos onerosos asociado a los compromisos de compra de aeronaves. Esta provisión fue reversada durante el ejercicio 2021 como consecuencia de los distintos acuerdos firmados por la Compañía.

- (4) El total de Otras provisiones al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020, 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 la normativa NIIF y que sólo, en el contexto de una combinación de negocios, deben ser contabilizadas de acuerdo a NIIF 3.

## Movimiento de provisiones:

	Investigación			Total
	Contingencias (1)	Comisión Europea (2)	Contratos Onerosos	
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	282.392	9.217	-	291.609
Incremento en provisiones	408.078	-	44.000	452.078
Provisión utilizada	(47.238)	-	-	(47.238)
Diferencia por conversión filiales	(58.654)	-	-	(58.654)
Reverso de provisiones	(25.563)	-	-	(25.563)
Diferencia de cambio	(979)	880	-	(99)
Saldos al 31 de diciembre de 2020	<u>558.036</u>	<u>10.097</u>	<u>44.000</u>	<u>612.133</u>
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	558.036	10.097	44.000	612.133
Incremento en provisiones	403.229	-	-	403.229
Provisión utilizada	(84.497)	-	-	(84.497)
Diferencia por conversión filiales	(25.531)	-	-	(25.531)
Reverso de provisiones	(119.029)	-	(44.000)	(163.029)
Diferencia de cambio	(1.055)	(797)	-	(1.852)
Saldos al 31 de diciembre de 2021	<u>731.153</u>	<u>9.300</u>	<u>-</u>	<u>740.453</u>

- (1) Saldos acumulados incluyen depósito judicial entregado en garantía, con respecto al “Fundo Aeroviario” (FA), por MMUS\$ 65, realizado con el fin de suspender la cobranza y aplicación de multa. La Compañía está discutiendo en el Tribunal la constitucionalidad del requerimiento realizado por FA, calculado a la razón de 2,5% sobre la nómina, en una demanda legal. Inicialmente el pago de dicha contribución fue suspendido por una decisión judicial preliminar y cerca de 10 años después, esta misma decisión fue revocada. Como la decisión no es definitiva, la Compañía ha depositado los valores en abierto hasta aquella fecha, para así, evitar el prosequimiento de la cobranza y la aplicación de la multa.

Por último, si la decisión final es favorable a la Compañía, el depósito realizado y los pagos hechos posteriormente volverán a TAM. Por otro lado, si el tribunal confirma la primera decisión, dicho depósito se convertirá en un pago definitivo a favor del Gobierno de Brasil. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el N° Rol de la causa 2001.51.01.012530-0.

- (2) Provisión por Investigación Comisión Europea

Provisión constituida con ocasión del proceso iniciado en diciembre de 2007 por la Dirección General de Competencia de la Comisión Europea en contra de más de 25 líneas aéreas cargueras, entre las cuales se encuentra Lan Cargo S.A., y que forma parte de la investigación global iniciada en el año 2006 por eventuales infracciones a la libre competencia en el mercado de carga aérea, la que fuera llevada a cabo en forma conjunta por las autoridades Europeas y de los Estados Unidos de Norteamérica.

Respecto a Europa, la Dirección General de Competencia impuso multas por un total de € 799.445.000 (setecientos noventa y nueve millones cuatrocientos cuarenta y cinco mil Euros) por infracciones a la normativa de la Unión Europea sobre libre competencia en contra de once (11) aerolíneas, entre las cuales se encuentran LATAM Airlines Group S.A. y su filial Lan Cargo S.A. Por su parte, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A., en forma solidaria, han sido multadas por la cantidad de € 8.220.000 millones (ocho millones doscientos veinte mil Euros), por dichas infracciones, cantidad que se encontraba provisionada en los estados financieros de LATAM. Con fecha 24 de enero de 2011, LATAM Airlines Group S.A. y Lan Cargo S.A. apelaron de la decisión ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El 16 de diciembre 2015, el Tribunal Europeo resolvió la apelación y anuló la Decisión de la Comisión. La Comisión Europea no recurrió la sentencia, pero con fecha 17 de marzo de 2017, la Comisión Europea volvió a adoptar su decisión original de imponer 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 antes mencionada. La etapa procesal al 31 de diciembre de 2021 se encuentra descrita en la Nota 31 en el punto 2 juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

## NOTA 22 - OTROS PASIVOS NO FINANCIEROS

	Pasivos corrientes		Pasivos no corrientes		Total Pasivos	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Ingresos diferidos (1)(2)	2.273.137	2.036.880	512.056	702.008	2.785.193	2.738.888
Impuesto a las ventas	3.870	7.609	-	-	3.870	7.609
Retenciones	31.509	27.853	-	-	31.509	27.853
Otros impuestos	4.916	3.931	-	-	4.916	3.931
Otros pasivos varios	19.144	12.518	-	-	19.144	12.518
<b>Total otros pasivos no financieros</b>	<b>2.332.576</b>	<b>2.088.791</b>	<b>512.056</b>	<b>702.008</b>	<b>2.844.632</b>	<b>2.790.799</b>

### Movimiento Ingresos diferidos

	Ingresos diferidos					Ajustes aplicación NIC 29 Hiperinflación Argentina	Otras provisiones	Saldo final
	Saldo inicial	(1)		Fidelización (acreditación y canje)	Caducidad pasajes			
		Reconocimiento	Uso					
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	3.540.466	1.970.203	(2.554.476)	(137.176)	(72.670)	(3.485)	(3.974)	2.738.888
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.738.888	4.221.168	(4.053.345)	(12.091)	(114.227)	-	4.800	2.785.193

- (1) El saldo comprende, principalmente, ingresos diferidos por servicios no prestados al 31 de diciembre de 2021 y 31 de diciembre de 2020; y al programa de pasajero frecuente LATAM Pass.

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

- (2) Al 31 de diciembre de 2021, los Ingresos diferidos incluyen MUS\$ 58.509 correspondiente al saldo por devengar de la compensación comprometida por Delta Air Lines, Inc., el cual es reconocido en resultados, en función de la estimación de diferenciales de ingresos, hasta la implementación de la alianza estratégica. Durante el ejercicio, la Sociedad ha reconocido MUS\$ 118.188 por este concepto.

Adicionalmente, la Sociedad mantiene un saldo de MUS\$ 29.507 en el rubro Cuentas por pagar comerciales del Estado de Situación Financiera, correspondiente a la compensación de los costos a incurrir.

#### NOTA 23 - PROVISIONES POR BENEFICIOS A LOS EMPLEADOS

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Prestaciones por jubilación	35.075	51.007
Prestaciones por renuncias	5.817	8.230
Otras prestaciones	15.341	14.879
Total provisiones por beneficios a los empleados	<u>56.233</u>	<u>74.116</u>

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

	Saldo inicial	Aumento/ (disminución) provisión servicios corrientes	Beneficios pagados	(Ganancia)/ Pérdida Actuarial	Aumento/ (disminución) ajuste de conversión	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	93.570	(18.759)	(8.634)	3.968	3.971	74.116
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	74.116	(11.391)	(5.136)	10.018	(11.374)	56.233

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	
	2021	2020
Tasa de descuento	5,81%	2,67%
Tasa esperada de incremento salarial	3,00%	2,80%
Tasa de rotación	5,14%	5,56%
Tasa de mortalidad	RV-2014	RV-2014
Tasa de inflación	3,44%	2,8%
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-2014, corresponden a las establecidas por la Comisión para el Mercado Financiero de Chile y para la determinación de las tasas de inflación se ha usado las curvas de rendimiento de mercado de papeles del Banco Central de Chile de los BCU y BCP de largo plazo a la fecha de alcance.

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

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

	Efecto en el pasivo	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Tasa de descuento		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	(2.642)	(4.576)
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	2.959	5.244
Tasa de Crecimiento Salarial		
Cambio Obl. Dev. a cierre por incremento en 100 p.b.	2.849	4.946
Cambio Obl. Dev. a cierre por disminución de 100 p.b.	(2.613)	(4.678)

(b) Provisión por beneficio, corto plazo:

	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Participación en utilidades y bonos (*)	58.153	2.186

(\*) Cuentas por pagar al personal (Nota 20 letra b)

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

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

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Sueldos y salarios	825.792	850.557
Beneficios a corto plazo a los empleados	122.650	41.259
Otros gastos de personal	93.457	70.244
Total	<u>1.041.899</u>	<u>962.060</u>

#### NOTA 24 - CUENTAS POR PAGAR, NO CORRIENTES

	Al 31 de	Al 31 de
	diciembre de 2021	diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$
Mantenimiento aeronaves y motores	276.816	392.347
Flota (JOL)	124.387	208.037
Tasas Aeroportuarias y de Sobrevuelo	26.321	-
Provisión vacaciones y gratificaciones	14.545	15.036
Otros pasivos varios	30.357	36.180
Total cuentas por pagar, no corrientes	<u>472.426</u>	<u>651.600</u>

#### NOTA 25 - 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 2021, es la cantidad de MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones (MUS\$ 3.146.265 dividido en 606.407.693 acciones al 31 de diciembre de 2020), de una misma y única serie, nominativas, de carácter ordinario, sin valor nominal. 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.

## (b) Acciones autorizadas y pagadas

La siguiente tabla muestra el movimiento de las acciones totalmente pagadas:

Movimiento acciones totalmente pagadas:	Nro. de acciones	Valor movimiento de acciones (1) MUS\$	Costo emisión y colocación de acciones (2) MUS\$	Capital Pagado MUS\$
Acciones pagadas al 1 de enero de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2020	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2020	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
Acciones pagadas al 1 de enero de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265
No existen movimientos de acciones pagadas durante el ejercicio 2021	-	-	-	-
Acciones pagadas al 31 de diciembre de 2021	606.407.693	3.160.718	(14.453)	3.146.265

(1) Los montos informados corresponden sólo a los originados por el pago de las acciones suscritas.

(2) Disminución del capital por la capitalización de las reservas por Costos emisión y colocación de acciones de acuerdo a lo establecido en las correspondientes Juntas Extraordinarias de Accionistas, en las que dichas disminuciones fueron autorizadas.

## (c) Acciones propias en cartera

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad no mantiene acciones propias en cartera, el remanente de MUS\$ (178) corresponde a la diferencia entre el valor pagado por las acciones y el valor libro de éstas, considerado al momento de la disminución de pleno derecho de las acciones que mantenía en cartera.

## (d) Reserva de pagos basados en acciones

Movimiento de Reserva de pagos basados en acciones:

Periodos	Saldo inicial MUS\$	Plan de opciones sobre acciones MUS\$	Saldo final MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	36.289	946	37.235
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	37.235	-	37.235

Estas reservas dicen relación con los “Pagos basados en acciones”, explicados en Nota 34.

## (e) Otras reservas varias

## Movimiento de Otras reservas varias:

Periodos	Saldo inicial	Transacciones con no controlantes	Reservas legales	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	2.452.469	(3.125)	2.675	2.452.019
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	2.452.019	(3.383)	(538)	2.448.098

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

	Al 31 de diciembre de <u>2021</u>	Al 31 de diciembre de <u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Mayor valor intercambio acciones TAM S.A. (1)	2.665.692	2.665.692
Reserva por el ajuste al valor del activo fijo (2)	2.620	2.620
Transacciones con no controlantes (3)	(216.656)	(213.273)
Otras	<u>(3.558)</u>	<u>(3.020)</u>
Total	<u>2.448.098</u>	<u>2.452.019</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 Holdco II S.A. (en virtud de la Oferta de Canje), que consta en el acta de declaración de materialización de la fusión por absorción, y el valor razonable de las acciones intercambiadas de LATAM Airlines Group S.A. al 22 de junio de 2012.
- (2) Corresponde a la revalorización técnica del activo fijo autorizada por la Comisión para el Mercado Financiero en el año 1979, en la Circular N° 1529. La revalorización fue optativa y podía ser realizada una única vez; la reserva originada no es distribuible y sólo puede ser capitalizada.
- (3) El saldo al 31 de diciembre de 2021, 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 Aires S.A. por MUS\$ (3.480) y MUS\$ (20), respectivamente; la adquisición de TAM S.A. de la participación minoritaria en Aerolíneas Brasileiras S.A. por MUS\$ (885), la adquisición de Inversiones Lan S.A. de la participación no controladora en Aerolíneas Regionales de Integración Aires S.A. por un monto de MUS\$ (2) y la adquisición de participación no controladora de Aeroline S.A. por Lan Pax Group S.A. por un monto de MUS\$ (21.526) a través de Holdco Ecuador S.A., (3) la pérdida por la adquisición de la participación no controladora de Multiplus S.A. por MUS\$ (184.135)(ver Nota 1), (4), la adquisición de participación no controladora de Latam Airlines Perú S.A a través de Latam Airlines Group S.A por un monto de MUS\$ (3.225) y 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).

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

## Movimiento de las Reservas con efecto en otros resultados integrales:

	Reservas por diferencias de cambio por conversión	Reservas de cobertura de flujo de caja	Reservas por cambios en el valor temporal de dinero de opciones	Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos	Total
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	
Saldos iniciales al 1 de enero de 2020	(2.890.287)	56.892	-	(22.940)	(2.856.335)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	(105.776)	-	-	(105.776)
Reclasificado de ORI a resultados	-	(13.016)	-	-	(13.016)
Impuesto diferido	-	959	-	-	959
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	(3.968)	(3.968)
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	923	923
Diferencia por conversión filiales	(900.226)	-	-	-	(900.226)
Saldos finales al 31 de diciembre de 2020	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Aumento (disminución) por aplicación de nuevas normas contables	-	380	(380)	-	-
Saldos iniciales al 1 de enero de 2021	(3.790.513)	(60.941)	-	(25.985)	(3.877.439)
Cambio en el valor razonable del instrumento de cobertura reconocido en ORI	-	39.602	(23.692)	-	15.910
Reclasificado de ORI a resultados	-	(16.641)	6.509	-	(10.132)
Impuesto diferido	-	(58)	-	-	(58)
Reservas actuariales por planes de beneficios a los empleados	-	-	-	10.017	10.017
Impuesto Diferido IAS Actuarialespor Beneficios a los empleados	-	-	-	(2.782)	(2.782)
Diferencia por conversión filiales	18.354	(732)	-	-	17.622
Saldos finales al 31 de diciembre de 2021	(3.772.159)	(38.390)	(17.563)	(18.750)	(3.846.862)

## (f.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.

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

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

Incluye el saldo del costo de las coberturas descontinuadas en los que la partida cubierta sigue existiendo. Esta se debe ir amortizando a medida que la Deuda se va a resultado.

## (f.3) Reservas de ganancias o pérdidas actuariales en planes de beneficios definidos

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

## (g) Ganancias (pérdidas) acumuladas

Movimiento de las Ganancias (pérdidas) acumuladas:

Periodos	Saldo inicial	Resultado del ejercicio	Dividendos	Saldo final
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2020	352.272	(4.545.887)	-	(4.193.615)
Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2021	(4.193.615)	(4.647.491)	-	(8.841.106)

## (h) Dividendos por acción

Durante el año 2021 y 2020 no se pagó dividendo.

## NOTA 26 - INGRESOS DE ACTIVIDADES ORDINARIAS

Los ingresos de actividades ordinarias se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Pasajeros	3.342.381	2.713.774
Carga	1.541.634	1.209.893
Total	<u>4.884.015</u>	<u>3.923.667</u>

## NOTA 27 - 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	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Combustible	1.487.776	1.045.343
Otros arriendos y tasas aeronáuticas (*)	755.188	720.005
Arriendo de aviones (**)	120.630	-
Mantenimiento	533.738	472.382
Comisiones	89.208	91.910
Servicios a pasajeros	77.363	97.688
Otros costos de operaciones	959.427	1.221.183
Total	<u>4.023.330</u>	<u>3.648.511</u>

(\*) Se incluyen dentro de este monto gastos por arrendamiento (ver nota 2.21)

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

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Pagos por arrendamientos de activos de bajo valor	19.793	21.178
Concesiones reconocidas directamente en resultado	-	(110)
Total	<u>19.793</u>	<u>21.068</u>

## (b) Depreciación y amortización

La depreciación y amortización se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Depreciación (*)	1.114.232	1.219.586
Amortización	51.162	169.800
Total	<u>1.165.394</u>	<u>1.389.386</u>

(\*) Se incluye dentro de este monto, la depreciación de las Propiedades, plantas y equipos (Ver Nota 17(a)) y del mantenimiento de las aeronaves reconocidas como activos por derecho de uso. El monto por costo de mantenimiento incluido en la línea de depreciación al 31 de diciembre de 2021 es MUS\$ 351.701 y de MUS\$ 276.908 para mismo período 2020.

## (c) Costos financieros

Los costos financieros se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Intereses préstamos bancarios	580.193	314.468
Arrendamientos financieros	46.679	45.245
Pasivos por arrendamientos	121.147	170.918
Otros instrumentos financieros	57.525	56.348
Total	<u>805.544</u>	<u>586.979</u>

La suma de los Costos y gastos por naturaleza presentados en esta nota más los gastos de personal revelados en la Nota 23, son equivalentes a la suma del costo de ventas, costos de distribución, gastos de administración, otros gastos por función y costos financieros, presentados en el estado de resultados consolidado por función.

## (d) Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración

Las Pérdidas (ganancias) de actividades de reestructuración se detallan a continuación.

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Ajuste valor neto de realización flota disponible para la venta	73.595	331.522
Rechazo de contratos de flota	1.564.973	269.467
Rechazo de contratos IT	26.368	-
Indemnizaciones por reestructuración (*)	46.938	290.831
Asesorías legales	91.870	76.541
Renegociación de contratos de flota	516.559	-
Otros	16.879	21.648
Total	<u>2.337.182</u>	<u>990.009</u>

(\*) Ver Nota 2.1, letra c.

## (e) Otras (ganancias) pérdidas

Las Otras (ganancias) pérdidas se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Cobertura de combustible	-	82.487
Bajas de slot	-	36.896
Compromiso de compra	(44.000)	44.000
Deterioro de la plusvalía	-	1.728.975
Otros	13.326	(17.569)
Total	<u>(30.674)</u>	<u>1.874.789</u>

## NOTA 28 - OTROS INGRESOS, POR FUNCIÓN

Los Otros ingresos, por función se detallan a continuación:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Tours	11.209	22.499
Arriendo de aviones	6.852	46.045
Aduanas y almacenaje	27.089	25.138
Mantenimiento	15.602	18.579
Canjes LATAM Pass no aéreos	40.481	42.913
Otros ingresos varios (*)	126.098	255.828
Total	<u>227.331</u>	<u>411.002</u>

(\*) Se incluye dentro de este monto MUS 118.188 de 2021 y MUS\$ 132.467 de 2020 correspondientes a la compensación de Delta Air Lines Inc por el JBA firmado en 2019.

## NOTA 29 - 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			
	<u>2021</u>	<u>2020</u>	<u>2019</u>	<u>2018</u>
Peso argentino	102,75	84,14	59,83	37,74
Real brasileño	5,57	5,18	4,01	3,87
Peso chileno	844,69	710,95	748,74	694,77
Peso colombiano	4.002,52	3.421,00	3.271,55	3.239,45
Euro	0,88	0,81	0,89	0,87
Dólar australiano	1,38	1,30	1,43	1,42
Boliviano	6,86	6,86	6,86	6,86
Peso mexicano	20,53	19,93	18,89	19,68
Dólar neozelandés	1,46	1,39	1,49	1,49
Nuevo sol peruano	3,98	3,62	3,31	3,37
Peso uruguayo	44,43	42,14	37,24	32,38

## Moneda extranjera

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

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Efectivo y equivalentes al efectivo	262.886	483.303
Peso argentino	6.440	16.885
Real brasileño	9.073	13.157
Peso chileno	9.759	32.368
Peso colombiano	4.745	2.168
Euro	7.099	10.361
Dólar estadounidense	195.264	369.455
Otras monedas	30.506	38.909
Otros activos financieros, corriente	12.728	12.981
Peso argentino	4	311
Real brasileño	4	4
Peso chileno	4.440	3.987
Peso colombiano	111	132
Euro	1.720	1.867
Dólar estadounidense	5.242	5.639
Otras monedas	1.207	1.041
Otros activos no financieros, corrientes	34.613	42.973
Peso argentino	5.715	11.058
Real brasileño	1.488	2.985
Peso chileno	20.074	15.913
Peso colombiano	121	175
Euro	1.936	2.667
Dólar estadounidense	1.106	2.351
Otras monedas	4.173	7.824

<u>Activos corrientes</u>	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar, corrientes	156.824	177.491
Peso argentino	6.850	1.881
Real brasileño	53	841
Peso chileno	47.392	38.340
Peso colombiano	455	209
Euro	24.143	24.370
Dólar estadounidense	56.676	98.385
Otras monedas	21.255	13.465
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, corrientes	502	430
Peso chileno	19	9
Dólar estadounidense	483	421
Activos por impuestos corrientes	8.674	11.050
Peso argentino	322	389
Real brasileño	47	887
Peso chileno	681	1.003
Peso colombiano	1.618	675
Euro	70	235
Dólar estadounidense	406	354
Sol peruano	4.450	5.220
Otras monedas	1.080	2.287
Total activos corrientes	476.227	728.228
Peso argentino	19.331	30.524
Real brasileño	10.665	17.874
Peso chileno	82.365	91.620
Peso colombiano	7.050	3.359
Euro	34.968	39.500
Dólar estadounidense	259.177	476.605
Otras monedas	62.671	68.746

	Al 31 de diciembre de 2021 MUS\$	Al 31 de diciembre de 2020 MUS\$
<u>Activos no corrientes</u>		
Otros activos financieros, no corrientes	10.700	9.486
Real brasileño	3.326	3.574
Peso chileno	62	69
Peso colombiano	231	284
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	2.524	2.490
Otras monedas	2.173	1.700
Otros activos no financieros, no corriente	12.197	36.251
Peso argentino	32	39
Real brasileño	6.924	12.974
Dólar estadounidense	5.241	3.732
Otras monedas	-	19.506
<u>Activos no corrientes</u>		
Cuentas por cobrar, no corrientes	3.985	4.984
Peso chileno	3.985	4.984
Activos por impuestos diferidos	6.720	2.228
Peso colombiano	4.717	221
Dólar estadounidense	10	13
Otras monedas	1.993	1.994
Total activos no corrientes	33.602	52.949
Peso argentino	32	39
Real brasileño	10.250	16.548
Peso chileno	4.047	5.053
Peso colombiano	4.948	505
Euro	2.384	1.369
Dólar estadounidense	7.775	6.235
Otras monedas	4.166	23.200

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

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<b>Pasivos corrientes</b>				
Otros pasivos financieros, corrientes	179.777	239.712	177.471	86.573
Peso argentino	1	2	-	-
Real brasileño	31	59	210	163
Peso chileno	135.431	40.552	159.541	70.639
Euro	259	87	184	258
Dólar estadounidense	43.919	198.996	17.460	15.504
Otras monedas	136	16	76	9
<b>Cuentas por pagar comerciales y otras</b>				
cuentas por pagar, corrientes	1.317.418	1.285.233	50.312	20.908
Peso argentino	234.358	228.069	2.335	7.315
Real brasileño	70.523	71.446	653	37
Peso chileno	280.405	312.921	44.438	10.991
Peso colombiano	7.673	12.300	1.134	1.165
Euro	134.146	143.780	887	41
Dólar estadounidense	472.800	392.914	73	912
Sol peruano	2.487	11.759	310	222
Peso mexicano	11.297	16.546	29	60
Libra esterlina	45.096	35.269	86	45
Peso uruguayo	775	441	58	-
Otras monedas	57.858	59.788	309	120
<b>Cuentas por pagar a entidades relacionadas, corrientes</b>				
Peso chileno	6	-	-	-
Dólar estadounidense	51	(229)	-	-
<b>Otras provisiones, corrientes</b>				
Peso chileno	-	14	4.980	1.628
Otras monedas	-	-	25	29
	-	14	4.955	1.599

	Hasta 90 días		91 días a 1 año	
	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020	Al 31 de diciembre de 2021	Al 31 de diciembre de 2020
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
<u>Pasivos corrientes</u>				
Pasivos por impuestos, corrientes	-	399	-	-
Dólar estadounidense	-	399	-	-
Otros pasivos no financieros, corrientes	29.057	42.467	-	50
Peso argentino	1.604	961	-	-
Real brasileño	859	976	-	3
Peso chileno	1.332	5.836	-	1
Peso colombiano	941	622	-	38
Euro	1.375	3.206	-	-
Dólar estadounidense	21.174	19.707	-	-
Otras monedas	1.772	11.159	-	8
Total pasivos corrientes	1.526.331	1.567.596	232.763	109.159
Peso argentino	235.963	229.032	2.335	7.315
Real brasileño	71.413	72.481	863	203
Peso chileno	417.174	359.309	204.004	81.660
Peso colombiano	8.614	12.922	1.134	1.203
Euro	135.780	147.073	1.071	299
Dólar estadounidense	537.944	611.787	17.533	16.416
Otras monedas	119.443	134.992	5.823	2.063

<u>Pasivos no corrientes</u>	<u>Más de 1 a 3 años</u>		<u>Más de 3 años a 5 años</u>		<u>Más de 5 años</u>	
	<u>Al 31 de</u>	<u>Al 31 de</u>	<u>Al 31 de</u>	<u>Al 31 de</u>	<u>Al 31 de</u>	<u>Al 31 de</u>
	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>	<u>diciembre de</u>
	<u>2021</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>	<u>MUS\$</u>
Otros pasivos financieros, no corrientes	33.205	268.320	15.375	4.250	359.623	403.841
Peso chileno	1.512	180.150	896	1.320	355.636	398.199
Real brasileño	86	351	-	-	-	-
Euro	135	427	90	-	-	-
Dólar estadounidense	31.413	87.280	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	59	112	-	-	-	-
Cuentas por pagar, no corrientes	114.097	70.145	1.451	1.390	342	241
Peso chileno	41.456	47.752	1.451	1.390	342	241
Dólar estadounidense	71.339	21.051	-	-	-	-
Otras monedas	1.302	1.342	-	-	-	-
Otras provisiones, no corrientes	49.420	45.834	-	-	-	-
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.532	26.872	-	-	-	-
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.820	11.736	-	-	-	-
Dólar estadounidense	9.739	6.252	-	-	-	-
Provisiones por beneficios						
a los empleados, no corrientes	44.816	64.152	-	-	-	-
Peso chileno	44.816	64.152	-	-	-	-
Total pasivos no corrientes	241.538	448.451	16.826	5.640	359.965	404.082
Peso argentino	1.074	696	-	-	-	-
Real brasileño	27.618	27.223	-	-	-	-
Peso chileno	87.784	292.054	2.347	2.710	355.978	398.440
Peso colombiano	255	278	-	-	-	-
Euro	10.955	12.163	90	-	-	-
Dólar estadounidense	112.491	114.583	14.389	2.930	3.987	5.642
Otras monedas	1.361	1.454	-	-	-	-

<u>Resumen general de moneda extranjera:</u>	Al 31 de diciembre de <u>2021</u> MUS\$	Al 31 de diciembre de <u>2020</u> MUS\$
Total activos	509.829	781.177
Peso argentino	19.363	30.563
Real brasileño	20.915	34.422
Peso chileno	86.412	96.673
Peso colombiano	11.998	3.864
Euro	37.352	40.869
Dólar estadounidense	266.952	482.840
Otras monedas	66.837	91.946
Total pasivos	2.377.423	2.534.928
Peso argentino	239.372	237.043
Real brasileño	99.894	99.907
Peso chileno	1.067.287	1.134.173
Peso colombiano	10.003	14.403
Euro	147.896	159.535
Dólar estadounidense	686.344	751.358
Otras monedas	126.627	138.509
Posición Neta		
Peso argentino	(220.009)	(206.480)
Real brasileño	(78.979)	(65.485)
Peso chileno	(980.875)	(1.037.500)
Peso colombiano	1.995	(10.539)
Euro	(110.544)	(118.666)
Dólar estadounidense	(419.392)	(268.518)
Otras monedas	(59.790)	(46.563)

## NOTA 30 – GANANCIA (PÉRDIDA) POR ACCION

Ganancias básicas	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) básicas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)
Ganancias diluídas	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
Ganancia/(Pérdida) atribuible a los tenedores de instrumentos de participación en el patrimonio neto de la controladora (MUS\$)	(4.647.491)	(4.545.887)
Promedio ponderado de número de acciones, básico	606.407.693	606.407.693
Promedio ponderado de número de acciones, diluído	606.407.693	606.407.693
Ganancias/(Pérdidas) diluídas por acción (US\$)	(7,66397)	(7,49642)

## NOTA 31 – CONTINGENCIAS

## I. Juicios.

## 1) Juicios presentados por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Fidelidad Viagens e Turismo	Fazenda Pública do Município de São Paulo.	1004194-37.2018.8.2.6.0053 (EF 1526893-48.2018.8.2.6.0090)	Acción anulatoria para discutir los débitos de los procesos de infracción e imposición de multas (67.168.795 / 67.168.833 / 67.168.884 / 67.168.906 / 67.168.914 / 67.168.965), en el cual se alega insuficiencia en la base de cálculo de ISS, debido a que la empresa realizó supuestas deducciones indebidas.	Juicio distribuido el 31 de enero de 2018. El mismo día tuvimos una decisión favorable para suspender el débito sin garantía. El Municipio presentó recurso el 30/04/2018 contra esa decisión. El 11 de noviembre de 2019 hubo una decisión totalmente favorable para Tam Viagens S.A. El Municipio presentó recurso de apelación contra la citada resolución. Decisión del Tribunal favorable para Tam Viagens S/A de fecha 24.06.2021. Pendiente del recurso de Municipio.	99.198
LATAM Airlines Group S.A., Aerovías de Integración Regional S.A., LATAM Airlines Perú S.A., Latam-Airlines Ecuador S.A., LAN Cargo S.A., TAM Linhas Aereas S.A. y 32 filiales	United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York	Case No. 20-11254	LATAM Airlines inició un proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, presentando una solicitud voluntaria de amparo de acuerdo al mismo (el "Procedimiento Capítulo 11"), que otorga una suspensión automática de ejecución por, a lo menos, 180 días.	El 26 de mayo de 2020, LATAM Airlines Group S.A. y 28 subsidiarias (los "Deudores Iniciales") presentaron individualmente una petición voluntaria de reorganización ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos. Posteriormente, el 17 y 9 de julio de 2020, 9 deudores afiliados adicionales (los "Deudores Posteriores" y junto con los Deudores Iniciales, los "Deudores Posteriores"), incluida TAM Linhas Aereas S.A., presentaron solicitudes de quiebra voluntaria ante el Tribunal conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos. Los casos están pendientes de resolución ante el Honorable Juez James L. Garrity Jr. en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") y se administran de manera conjunta bajo el número de caso 20-11254. El 18 de septiembre de 2020, los Deudores recibieron la aprobación de la propuesta de financiamiento modificada para el financiamiento del Deudor en Posesión ("DIP") presentada el 17 de septiembre de 2020 por parte del Tribunal de Quiebras. El 18 de octubre de 2021, el Tribunal de Quiebras aprobó la solicitud de los Deudores de ciertos fondos DIP adicionales, esto es, el "Tramo B". El 26 de noviembre de 2021, los Deudores presentaron un plan conjunto de reorganización junto con una declaración informativa. Se llevará a cabo una audiencia el 27 de enero de 2022 para decidir sobre la idoneidad de la declaración informativa. El Tribunal de Quiebras ha extendido el período exclusivo de los Deudores para solicitar aceptaciones para el plan hasta el 26 de enero de 2022. Los Deudores Subsiguientes han solicitado una extensión adicional de sus períodos exclusivos para presentar y solicitar aceptaciones para el plan, hasta el 17 de enero de 2022 y 7 de marzo de 2022 respectivamente. Se llevará a cabo una audiencia sobre esa solicitud el 27 de enero de 2022. LATAM ha continuado su proceso de conciliación de reclamos y presentación de objeciones. Asimismo, LATAM continúa evaluando sus contratos y ha rechazado algunos de ellos. Se continúa con la revisión de sus obligaciones de flota existentes y buscando la aceptación y confirmación de su plan.	-0-
LATAM Airlines Group S.A.	2° Juzgado Civil de Santiago	C-8553-2020	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero.	El 01/06/20, LATAM Airlines Group S.A., en su calidad de representante extranjero del procedimiento de reorganización bajo las reglas del Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos, presentó la solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización extranjero como procedimiento principal, conforme a la ley 20.720. El 4/06/20 el Tribunal dictó la resolución que reconoce en Chile el procedimiento concursal de reorganización extranjera de la sociedad LATAM Airlines Group S.A. Todos los recursos deducidos contra dicha resolución han sido rechazados y se encuentra, por tanto, firme. El proceso se mantiene abierto.	-0-

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapas procesales instancia	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Aerovías de Integración Regional S.A.	Superintendencia de Sociedades	-	Solicitud de reconocimiento de procedimiento de reorganización adelantado.	El 12/06/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia el proceso de reorganización adelantado ante la Corte de Bancarota de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York como un proceso principal, en los términos del Título III de la Ley 1116 de 2006. El 2/10/20, la Superintendencia de Sociedades reconoció en Colombia la decisión tomada el 18/09/20 por el Tribunal del Distrito Sur de Nueva York por lo cual aprobó la propuesta de financiamiento DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A. y las empresas que se acogieron voluntariamente al capítulo 11, incluidas las empresas colombianas. El 4 de noviembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades adoptó el Protocolo de Comunicaciones Transfronterizas. El 14 de diciembre de 2020, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 20 de noviembre de 2020, por medio de la cual autorizó la emisión de acciones, la realización de los aportes de capital y la modificación de los contratos de garantía mobiliaria. El 27 de octubre de 2021, la Superintendencia de Sociedades reconoció la orden dictada por la Corte de Bancarota el 18 de octubre de 2021, por medio de la cual aprobó la segunda propuesta de financiación DIP presentada por LATAM Airlines Group S.A., y autorizó la modificación las garantías otorgadas en la primera propuesta de financiación DIP y la suscripción de los títulos al contrato de la financiación DIP. El 22 de diciembre de 2021, se le informó a la Superintendencia de Sociedades que el 26 de noviembre de 2021, LATAM Airlines Group S.A. había presentado el Acuerdo de Reorganización del que trata el Capítulo 11 y que la audiencia para que la Corte de Bancarota se pronuncie sobre el Acuerdo se llevará a cabo el 27 de enero de 2022. Esta fue la última actuación que se surtió en el proceso.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 26/05/20 LATAM Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 26/05/20 Peuco Finance Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 27/05/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 08/07/20 Piquero Leasing Limited presentó una solicitud de liquidación provisoria, amparada en el proceso de reorganización en los Estados Unidos de América de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, la que fue aceptada el 10/07/20 por la Grand Court of the Cayman Islands. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 28 de septiembre de 2020, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 28 de septiembre de 2020, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 28 de septiembre de 2020, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 9 de octubre de 2020, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria por un período de 6 meses. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 9 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 13 de mayo de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El 18 de mayo de 2021, la Grand Court of Cayman Islands acepta la solicitud, prorrogando el estado de liquidación provisoria hasta el 19 de octubre de 2021. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Peuco Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación	El 1 de diciembre de 2021, Peuco Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
LATAM Finance Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, LATAM Finance Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-
Piquero Leasing Limited	Grand Court of the Cayman Islands	-	Solicitud para un proceso de liquidación provisoria.	El 1 de diciembre de 2021, Piquero Leasing Limited hace una solicitud para suspender la liquidación. El proceso se mantiene vigente.	-0-

## 2) Juicios recibidos por LATAM Airlines Group S.A. y Filiales.

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>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 MUS\$9.299 (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. LATAM AIRLINES GROUP, S.A. tiene la expectativa de que el fallo de la Corte General de la Unión Europea, que se espera conocer a finales de marzo de 2022, pueda rebajar el importe de esta multa. El 17 de diciembre de 2020 la Comisión Europea presentó una prueba de reclamación por el total del importe de la multa (MUS\$9.299 (8.220.000 Euros)) ante el Tribunal de Nueva York que se ocupa del procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group, S.A. y LAN Cargo, S.A. (Chapter 11) en mayo de 2020.	9.299
Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A.	In the High Court of Justice Chancery Division (Inglaterra) Ovre Romerike Distict Court (Noruega) y Directie Juridische Zaken Afdeling (Países Bajos), Cologne Regional Court (Landgericht Köln, Alemania).	-	Demandas radicadas en contra de líneas aéreas europeas por usuarios de servicios de transporte de carga en acciones judiciales privadas, como consecuencia de la investigación por eventuales infracciones a la libre competencia de aerolíneas cargueras, especialmente sobrecargo de combustible (Fuel Surcharge). Lan Cargo S.A. y LATAM Airlines Group S.A., han sido demandadas directamente y/o en tercería. Dichos procesos judiciales, se encuentran radicados en Inglaterra, Noruega, Países Bajos y Alemania.	En el caso de Inglaterra, se celebró una mediación con la participación de casi todas las aerolíneas involucradas para intentar alcanzar un acuerdo que comenzó en septiembre de 2018, llegando a un acuerdo LATAM Airlines Group S.A. por un monto aproximado de GBP 636,000, firmándose un finiquito en diciembre de 2018, siendo pagado en enero de 2019. Esto concluyó la demanda respecto a todos los reclamantes de la Clase, con la excepción de uno de ellos con el cual se cerró un acuerdo en diciembre 2019 por un monto aproximado de GBP 222,469.63. El pago se realizó en enero 2020, y concluyó toda la demanda de Inglaterra. En el caso de Alemania LATAM solicitó la suspensión del caso en el Tribunal de Alemania, apoyándonos en el procedimiento de reorganización financiera solicitado por LATAM Airlines Group S.A. y LAN CARGO, S.A. en Estados Unidos (Chapter 11) en mayo de 2020. A su vez, DB Bamsdale AG presentó reclamo ante la Corte de EEUU, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Chapter 11. Antes de que los Tribunales se pronunciaran se cerró un acuerdo con Bamsdale AG. El pago se realizó en noviembre 2021 y concluyó toda la demanda en Alemania. British Airways; KLM; Martinair; Air France; Lufthansa; Lufthansa Cargo y Swiss Air presentaron reclamos ante la Corte de EE.UU. LATAM objetó estas reclamaciones y tras su revisión la Corte de EE.UU. las desautorizó y anuló el 27 de mayo de 2021. Los dos procesos aún pendientes, en Noruega y Países Bajos, se encuentran en fase de radicación de pruebas, sin actividad, en el caso de Noruega desde enero de 2014 y desde febrero de 2021, en el caso de Países Bajos, y la cuantía es indeterminada. Posible.	-0-

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS \$</u>
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0008285-53.2015.403.6105	Acción anulatoria con pedido de tutela anticipada con vistas a extinguir la penalidad impuesta por el CADE en la investigación por eventuales violaciones a la competencia de las aerolíneas de carga, especialmente sobre tasa 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) Heman 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.	8.643
Aerolinhas Brasileiras S.A.	Justicia Federal.	0001872-58.2014.403.6105	Recurso de nulidad con solicitud de medida cautelar, presentado el 28 de Febrero 2014, con el objetivo de extinguir las deudas fiscales de PIS, COFINS, IPTU y IIV, vinculadas al procedimiento administrativo 10831,005704 / 2006.43	Esperando manifestación de Serasa sobre la carta garantía de TAM y manifestación de la Unión desde el 21/08/2015. 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 \$ 3.100 – R\$ 17.302.858,00). Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	6.973
Tam Linhas Aéreas S.A.	Tribunal Regional Federal da 2ª Região.	2001.51.01.012530-0 (vinculado a este proceso los Pas 19515.721154/2014-71, 19515.002963/2009-12)	Demanda ordinaria 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 \$ 65.464. El 29/03/2016 se publicó la decisión judicial intimando al Perito para ofrecer todas las aclaraciones solicitadas por las partes en un plazo de 30 días. El 21/06/2016 se presentó la petición de las actoras que solicitan la recepción del dictamen de su asistente y el juicio urgente de la controversia. En caso de perder la causa, no existe monto comprometido adicional al depósito en garantía ya realizado.	65.464
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.725950/2011-05	Compensación de créditos del Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) declaradas en DCOMPs.	La objeción (manifestações de inconformidade) presentada por la empresa fue rechazada, razón por la cual se presentó un recurso voluntario. El 08/06/2015, fue distribuido/sortado al Primer Grupo Ordinario de CARF, esperando resolución. El Recurso de TAM fue incluido en la sesión de juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais el 25/08/2016. El 07/10/2016 fue publicado un acuerdo que convirtió el proceso en diligencia. A la fecha, el valor fue reducido porque algunas compensaciones fueron aprobadas por la Receita Federal do Brasil, extinguendo el crédito. Debemos esperar a que se complete la diligencia debida.	29.484

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal e instancia	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Aerovías de Integración Regional, AIRE S.A.	Circuit Court of the Eleventh Judicial Circuit in and for Miami-Dade County, Florida  Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá - Colombia	2013-20319 CA 01	El 30 de julio de 2012 Aerovías de Integración Regional, Aires S.A. (LATAM Airlines Colombia) inició un proceso legal en Colombia contra de Regional One INC y Volvo Aero Services LLC, con el fin de que se declare que estas compañías son responsables civilmente por los perjuicios morales y materiales causados a LATAM AIRLINES COLOMBIA, de rivados del incumplimiento de obligaciones contractuales de la avión HK-4107. El 20 de junio de 2013 LATAM AIRLINES COLOMBIA fue notificada de la demanda radicada en los Estados Unidos de Norteamérica por Regional One INC y Dash 224 LLC por daños y perjuicios ocasionados por el avión HK-4107 argumentando incumplimiento por parte de LATAM AIRLINES GROUP S.A. de la obligación aduanera de obtener declaración de importación cuando el avión en abril de 2010 ingresó a Colombia para un mantenimiento solicitado por Regional One.	Proceso en Colombia. Se encuentra a cargo del Juzgado 45 Civil del Circuito Bogotá – Colombia. El 31/10/18 el Juez comió traslado a las partes de la objeción por error grave planteada por VAS contra la traducción presentada por el perito. El proceso entró a despacho desde el 11/03/2019 para cambiar perito de liquidación de perjuicios solicitado por LATAM AIRLINES COLOMBIA debido a que el designado anteriormente no se posesionó y para pronunciarse frente a la objeción por error grave de la traducción al español de documentos aportados en inglés, objeción presentada por VAS y de la que había comido traslado a las partes en octubre de 2018. Mediante Auto de fecha 13/08/2019 el Juzgado 45 Civil del Circuito, no decidió sobre los asuntos pendientes sino que decretó la nulidad de lo actuado desde el 14/09/2018, y ordenó remitir el proceso al Juzgado 46 Civil del Circuito aplicando el artículo 121 de la C.G. del Proceso que indica que no podrá transcurrir un lapso superior a un (1) año para dictar sentencia de primera o única instancia, contado a partir de la notificación del auto admisorio de la demanda y si se vence este plazo sin haberse dictado la sentencia el Juez perderá automáticamente competencia para conocer del proceso, por lo cual, al día siguiente, deberá informarlo a la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura y remitir el expediente al juez que le sigue en turno quien asumirá competencia y proferirá la providencia dentro del término máximo de 6 meses. El proceso se remitió el 14/09/2019 al Juzgado 46 Civil del Circuito, despacho que promovió conflicto negativo de competencia y lo remitió al Tribunal Superior de Bogotá para que decidiera cuál despacho, 45 ó 46 debe continuar con el manejo del proceso. El Tribunal decidió que debe continuar el Juzgado 45 con el manejo del proceso, por lo que este despacho en 15/01/2020 ha reactivado el trámite procesal ordenando el traslado a las partes de la objeción presentada por VAS por error grave de la traducción de documentos aportados en inglés. El 24/02/2020 declara que las partes no se pronunciaron sobre la objeción presentada por VAS y requiere a la parte actora para que por su conducto remita dictamen pericial de perjuicios correspondiente a las pretensiones de la demanda. Desde 16/03/20 se presenta suspensión de términos en Juzgados por la pandemia. El 01/07/20 se reactivan términos judiciales. El 18/09/20 se radica dictamen pericial de perjuicios solicitado por el Juzgado. El 14/12/20 el Juzgado ordena comer traslado del dictamen a las partes. Las sociedades demandadas REGIONAL ONE y VAS interponen recurso de reposición contra este auto, pretendiendo que se declare desistida la prueba del dictamen pericial por extemporaneidad en su presentación, lo cual es rechazado por el Juzgado. El 30/04/21 las demandadas REGIONAL ONE y VAS solicitan aclaración y complementación del dictamen, lo cuales decretado por el Juzgado mediante Auto de 19/05/21 dando al perito un plazo de 10 días hábiles. El escrito aclaratorio es radicado el 02/06/2021 y el 03/06/2021 el expediente entra al despacho del Juez. El 21/07/21 se traslada a las partes objeción por error grave del dictamen presentado por Regional One. El 05/08/21 entra al Despacho para resolver. El 07/10/21 el Despacho fijó fecha para audiencia de Instrucción y Juzgamiento para el 03/02/22. El 13/10/21 la demandada REGIONAL ONE presenta reposición la cual está pendiente de decisión a la fecha de presentar este informe. El 11 de enero de 2022 se radicó el desistimiento de la demanda debido a que el asunto ha sido transado ante el Juzgado de Quiebra en el que se tramita el proceso de Capítulo II. Mediante Auto de 19/01/22, el Juzgado decretó la terminación del proceso por desistimiento de las pretensiones. Proceso en Florida. El 04/06/2019, el Tribunal Estatal permitió a REGIONAL ONE adicionar un reclamo nuevo contra LATAM AIRLINES COLOMBIA por incumplimiento de contrato verbal. Dado el nuevo reclamo, LATAM AIRLINES COLOMBIA solicitó al Tribunal aplazar el juicio de agosto 2019 para poder investigar los hechos alegados por REGIONAL ONE para probar un contrato verbal. Continuó la etapa de descubrimiento de hechos, incluyendo las declaraciones verbales de los expertos de ambas partes, las cuales se han venido realizando desde el mes de marzo de 2020. Dada la pandemia del Covid-19 y la suspensión de los juicios en el Condado de Miami-Dade, el Tribunal canceló el juicio programado para junio 2020. Además, los reclamos contra Aires quedaron suspendidos dada la petición de reorganización radicada por LATAM AIRLINES GROUP S.A. y algunas de sus filiales incluida Aires, el 26 de mayo del 2020, bajo el Capítulo 11 del Código de Bancarota de los Estados Unidos. Dash y Regional One presentaron reclamos no garantizados ante la Corte de Bancarotas de los Estados Unidos, dentro de la oportunidad que tienen los acreedores para estos reclamos en el Capítulo 11. El 18/10/21 las partes participaron en una tercera mediación donde acordaron los términos de un acuerdo y finiquito global. El 16/12/21 el Tribunal de Bancarota del Distrito Sur de Nueva York aprobó el acuerdo y finiquito global. Como consecuencia de lo anterior, el 12/12/21, Dash y Regional retiraron su demanda contra Aires en la Florida, terminándose el proceso.	9.500

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS \$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	Secretaria da Receita Federal do Brasil.	10880.722.355/2014-52	El 19 de agosto 2014 el Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de Infacción al postular que los créditos de compensación de programa (PIS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo.	Fue presentada una impugnación en el ámbito administrativo el 17/09/2014. El 01/06/2016 fueron juzgados los autos en Primera Instancia, de manera parcialmente favorable, retirando la multa aislada anteriormente aplicada. Se presentó un recurso voluntario el 30/06/2016, el cual espera juicio de Conselho Administrativo de Recursos Fiscais. Con fecha 09/09/2016, el proceso fue enviado a la Segunda Turma, Cuarta Cámara de la Tercera Sección de Juzgamiento del Consejo Administrativo de Recursos Fiscales (CARF). En septiembre de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Hacienda Nacional. Hacienda Nacional presentó una queja que fue negada por el Tribunal.	7.661
LATAM Airlines Group S.A.	22º Juzgado Civil de Santiago	C-29.945-2016	Con fecha 18 de enero de 2017, la Sociedad fue notificada de una demanda de responsabilidad civil por la sociedad Inversiones Ranco Tres S.A., representada por el señor Jorge Enrique Said Yarur, la cual fue interpuesta en contra de LATAM Airlines Group S.A., por supuesto incumplimiento de obligaciones contractuales derivadas del contrato de la sociedad, así como también en contra de los directores y ejecutivos Ramón Eblen Kadiz, Jorge Awad Mehech, Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por el supuesto incumplimiento de sus funciones como directores y ejecutivos principales de la Compañía y, adicionalmente, en el caso de Juan José Cueto Plaza, Enrique Cueto Plaza e Ignacio Cueto Plaza, por supuesto incumplimiento en cuanto controladores de obligaciones derivadas del contrato de la sociedad. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	Con fecha 22/03/2017 se procedió a contestar la demanda, presentando la contraria su réplica el 04/04/2017 y LATAM su dúplica el 13/04/2017, concluyendo con este trámite la fase de discusión del juicio. Con fecha 02/05/2017 se realizó audiencia de conciliación, donde las partes no llegaron a acuerdo. Con fecha 12/05/2017 el Tribunal dictó el Auto de Prueba, resolución respecto de la cual interpusimos Recurso de Reposición por estaren desacuerdo con ciertos puntos de prueba, el cual fue parcialmente acogido por el Tribunal con fecha 27/06/2017, recibándose la causa a prueba y concluyendo el término probatorio con fecha 20/07/2017. Con fecha 01 de agosto de 2017 se presentaron nuestras observaciones a la prueba. Con fecha 13 de diciembre de 2017 fuimos notificados de la sentencia que rechazó completamente la demanda al no existir hechos imputables a LATAM. El 26 de diciembre de 2017 el demandante presentó recurso de apelación. Con fecha 23 de abril de 2019, la causa fue alegada ante la Corte de Apelaciones de Santiago, la cual con fecha 30 de abril de 2019 confirmó el fallo absolutorio del Tribunal de primera instancia, siendo condenada la contraparte en costas en ambas instancias. El día 18 de mayo de 2019, Inversiones Ranco Tres S.A. interpuso Recurso de casación en la forma y en el fondo respecto al fallo de la Corte de Apelaciones. Con fecha 29 de mayo de 2019, la Corte de Apelaciones tuvo por interpuestos ambos recursos, y actualmente se espera que estos sean vistos por la Corte Suprema. Con fecha 11/08/21 Inversiones Ranco Tres S.A. solicitó la suspensión de vista del Recurso, atendido el reconocimiento por parte del 2º Juzgado Civil de Santiago del procedimiento de reorganización extranjera conforme a la Ley Nº 20.720, por todo el período que dure dicho procedimiento, solicitud que fue acogida por la Corte Suprema.	15.694

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>Nº Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapas procesales instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS\$</u>
Tam Linhas Aéreas S.A.	10ª Vara das Execuções Fiscais Federais de São Paulo.	0061196-68.2016.4.03.6182	Embargos a la Ejecución Fiscal 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. Actualmente se espera la manifestación de la contraparte sobre nuestra petición. Efectuada la sustitución de la garantía. En espera de plazo para pruebas.	27.129
TAM Linhas Aéreas S.A.	Secretaría de Receita Federal	5002912.29.2019.4.03.6100	Acción judicial para discutir el débito del proceso administrativo 16643.000085/2009-47, informado en las notas anteriores y que consistía en una notificación para exigir la recuperación del Impuesto a la Renta y Contribución Social sobre la utilidad neta (SCL) derivada del detalle de gastos de royalties y del uso de la marca TAM.	Distribuida la acción el 28/02/2019. Con fecha 01/03/2019 se emite decisión judicial alejando la necesidad de garantía. Actualmente, debemos esperar la decisión final. El 06/04/2020 TAM Linhas Aéreas S.A. tuvo una decisión favorable (sentencia). El Tesoro Nacional puede apelar. Debemos esperar una decisión sobre la apelación del Tesoro.	8.064
Tam Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720630/2017-16	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. Juicio administrativo que trata de la multa por infracción en registro incorrecto en DI (declaración de importación)	La defensa administrativa fue presentada el día 28/09/17. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Especial (CRSF). En espera de la resolución.	15.646
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	10611.720852/2016-58	Valor cobrado indebidamente de COFINS importación.	Actualmente esperamos decisión. No existe fecha probable de decisión porque depende del juzgado de la entidad administrativa.	11.193
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia de Receita Federal	16692.721.933/2017-80	Servicio Federal de Impuestos emitió un aviso de infracción al postular que los créditos de compensación de programa (PS) y la Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social (COFINS) por parte de TAM no se encuentran directamente relacionados con la actividad de transporte aéreo (referente a 2012).	El 29/05/2018 se presentó la defensa administrativa. Proceso convertido en diligencia.	22.136

<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> <u>MUS\$</u>
SNEA (Sindicato Nacional das empresas aéreas)	União Federal	0012177-54.2016.4.01.3400	Juicio para discutir sobre el aumento de 172% de los valores de TAT-ADR (Tarifa de Control de Aeródromo) y TAT-APP (Tarifa de Control de Aproximación) impuesto por el Departamento de Control de Espacio Aéreo ("DECEA").	El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión del Recurso de Apelación presentado por SNEA.	63.585
TAM Linhas Aéreas S.A.	União Federal	2001.51.01.020420-0	TAM, junto con otras compañías del sector aéreo, es parte de una acción de repetición en Brasil, con el objetivo de buscar la declaración de inexistencia de una relación jurídico-tributaria para no verse obligada a recaudar el Adicional de Tarifa Aeroportuaria (ATAERO).	El caso se encuentra pendiente esperando la decisión en las instancias superiores de los tribunales de justicia. La cuantía es indeterminada. Si bien TAM es parte demandante, en la eventualidad de tener una sentencia negativa, TAM podría ser condenada a pagar las costas de la causa.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	10880-900.424/2018-07	Reclamo por saldo negativo de Impuesto a la Renta de Personas Jurídicas IRPJ (año calendario 2014/ejercicio 2015), objeto de compensaciones que no fueron aceptadas.	Presentada defensa administrativa el 19/03/2018. El Juicio se encuentra actualmente esperando la decisión administrativa.	12.509
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	19515-720.823/2018-11	Juicio administrativo que trata de la cobranza de supuestas irregularidades en el pago de SAT para los periodos 11/2013 a 12/2017.	El 28/11/2018 se presentó la defensa administrativa. En agosto de 2019 el Tribunal rechazó el recurso de la Compañía. El 17/09/2019 la Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	92.152
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938832/2013-19	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	17.153
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938834/2013-16	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938837/2013-41	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de COFINS para el cuarto trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo.	El 19/03/2019 se presentó la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	16.750

<u>Sociedad</u>	<u>Tribunal</u>	<u>N° Rol de la causa</u>	<u>Origen</u>	<u>Etapa procesal e instancia</u>	<u>Montos Comprometidos (*)</u> <u>MUS \$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 838/2013-96	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.316
TAM Linhas Aéreas S.A.	Tribunal do Trabalho de Minas Gerais (2° Vara do Trabalho de Pedro Leopoldo/MG)	0012541-56.2016.5.03.0144	Acción colectiva por medio del cual el Sindicato dos Aeroviários de MG solicita que se condene a TAM a efectuar el pago correspondiente al cálculo correcto de los domingos y festivos.	Audiencia celebrada el 17/12/2019. En 30/04/2020, fuimos notificados de la sentencia judicial desfavorable en primera instancia, presentando un recurso de apelación. La Corte de Apelaciones confirmó la decisión de primera instancia. El proceso se encuentra en el Tribunal Superior del Trabajo.	12.256
LATAM Airlines Argentina S.A.	Juzgado de 1° Instancia en lo Comercial N° 15 de Buenos Aires	11479/2012	Juicio iniciado por Proconsumer y la señora Rafaela Cabrera por cobro de tarifas en forma discriminada a usuarios extranjeros respecto de los nacionales por servicios contratados en Argentina.	El 07/03/2019 el Juez de primera instancia rechazó la demanda iniciada por la señora Cabrera e hizo lugar a la falta de legitimación opuesta por Proconsumer. El fallo fue apelado por la parte demandante con fecha 08.04.19 y se encuentra a resolver por la Sala D, la cual con fecha 30/7/2020 dispuso dar vista a la Fiscalía General ante la Cámara.	-0-
LATAM Airlines Group Argentina,	Juzgado de 1° Instancia en lo Civil y Comercial Federal N° 11 de la	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	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	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8842/2013-54	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución	12.406
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10.880.93 8844/2013-43	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2011, que se determinó en el régimen no acumulativo. Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el tercer trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.292

Sociedad	Tribunal	Nº Rol de la causa	Origen	Etapa procesal instancia	Montos Comprometidos (*) MUS\$
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.938 841/2013-18	Decisión que no aceptó la solicitud de reasignación y no homologó las declaraciones de créditos de CONFINS para el segundo trimestre de 2012, que se determinó en el régimen no acumulativo.	Presentamos la defensa administrativa. El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.221
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.727 719/2019-71	Cobranza del Impuesto PIS/COFINS del período de 2014.	Defensa administrativa presentada el 11.01.2020. El Tribunal rechazó el recurso de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	31.996
Lata Airlines Ecuador S.A.	Tribunal Distrital de lo Fiscal	17509-2014-0088	Fiscalización del Impuesto a la Renta 2006, en donde nos desconocieron gastos por combustible, tasas, entre otros, por no contar con los sustentos necesarios según lo indicado por la Administración.	Con fecha 06/08/2018 el Tribunal Distrital de lo contencioso tributario emitió la sentencia negando la solicitud de devolución por pago indebido. El 5 de septiembre se procedió a presentar el recurso de Casación en contra de la sentencia emitida por parte del Tribunal, estamos a la espera de la resolución por parte de los jueces de Casación. Al 31/12/18, los abogados han considerado que las probabilidades de recuperar este importe se han reducido al 30-40% debido a la presión de la del Ejecutivo sobre la Corte Nacional de Justicia y en general sobre la judicatura, para que los fallos no afecten a la caja fiscal; así como, al tratarse de diferencias que se basan por insuficiencia en la documentación soporte del gasto. Considerando el porcentaje de pérdida (mayor al 50%) se ha procedido al castigo contable de este recuper.	12.505
Lata Airlines Group S.A.	Southern District of Florida, United States District Court	19cv23965	Acción civil presentada por José Ramón López Regueiro en contra de American Airlines INC y Lata Airlines Group S.A., solicitando indemnización por daños y perjuicios por el uso comercial del Aeropuerto Internacional José Martí de Cuba que indica fue reparado y acondicionado por su familia, previo al cambio de gobierno de la año 1959.	Con fecha 27/09/2019 LATAM Airlines Group S.A. fue emplazada de esta demanda. El 26 de noviembre de 2019 LATAM Airlines Group presentó una moción para desestimar el caso. Seguidamente, y como consecuencia de dicha moción, se presentó el 23 de diciembre de 2019 una moción para suspender la etapa de descubrimiento mientras la Corte toma una posición en la moción de desestimación. El 06/04/20 la Corte emitió una Orden de Suspensión temporal dada la incapacidad de proceder con el caso de manera regular como resultado de la duración indefinida y restricciones de la pandemia mundial. Las partes deben notificar a la Corte mensualmente la posibilidad de seguir de ante. Cuantía indeterminada.	-0-
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 559/2017-91	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.612
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 547/2017-67	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.068
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 553/2017-14	Trata de la compensación no homologada de Cofins Exportacion	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	11.830

<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> <u>MUS\$</u>
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 555/2017-11	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en 12/2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.046
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 560/2017-16	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.713
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 550/2017-81	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	12.559
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 549/2017-56	Trata de la compensación no homologada de Cofins	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	10.530
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.910 557/2017-01	Trata de la compensación no homologada de Cofins.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). El Tribunal rechazó la defensa de la Compañía en diciembre de 2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.592
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10840.722 712/2020-05	Juicio administrativo que trata de la cobranza de PIS/Cofins proporcionalidad (año fiscal 2015).	Defensa administrativa presentada el 28.05.2020. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	25.366
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978 948/2019-86	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 4º Trimestre de 2015.	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	14.377
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978 946/2019-97	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 3º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	8.713
TAMLinhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	10880.978 944/2019-06	Trata de la compensación/reembolso no homologada de Cofins para el 2º Trimestre de 2015	El 14/07/2020 TAM presentó la defensa administrativa. La Empresa presentó un Recurso Voluntario (CARF). En espera de la resolución.	9.281

Sociedad	Tribunal	N° Rol de la causa	Origen	Etapa procesal instancia	Montos Comprometidos (*) MUS \$
Latam Airlines Group S.A	23° Juzgado Civil de Santiago	C-8498-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Corporación Nacional de Consumidores y Usuarios (CONADECUS) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas, la imposición de multas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	<p>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 recurso de apelación se encuentra actualmente pendiente ante la Corte de Apelaciones de Santiago. La cuantía por el momento es indeterminada.</p> <p>Proceso en Nueva York. Paralelamente al juicio en Chile, con fecha 31/08/2020 CONADECUS presentó un recurso ante el Tribunal de Quiebras de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York (el "Tribunal de Quiebras") con motivo de la suspensión automática impuesta por la sección 362 del Código de Quiebras de Estados Unidos, el cual prohíbe a las partes, entre otras cosas, iniciar o continuar demandas que involucren reclamos pre petition contra los Deudores, solicitando (i) levantar la suspensión automática en la medida necesaria para continuar tramitando la demanda colectiva interpuesta contra LATAM en Chile y (ii) programar una audiencia conjunta entre el Tribunal de Quiebras y el Segundo Juzgado Civil de Santiago en Chile (el "Tribunal de Insolvencia de Chile") para conocer de los asuntos relacionados con los reclamos de CONADECUS en Chile. Con fecha 18/12/2020, el Tribunal de Quiebras accedió parcialmente a la solicitud de CONADECUS, sólo en el sentido de permitirles continuar con su apelación contra la resolución del 23° Juzgado Civil de Santiago y sólo para los efectos que la Corte de Apelaciones determine si procede o no la suspensión en virtud de la Ley de Insolvencia chilena. El 31/12/2020 CONADECUS solicitó continuar con su apelación en contra de la resolución del 25° Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM. El 9/2/21 el Tribunal de Quiebras resolvió acoger solo una de las solicitudes de CONADECUS, lo que les permitiría continuar con su apelación contra la resolución del 25° Juzgado Civil que aprobó la conciliación entre AGRECU y LATAM.</p>	-0-
Latam Airlines Group S.A	25° Juzgado Civil de Santiago	C-8903-2020	Demanda Colectiva interpuesta por la Asociación de Consumidores y Usuarios (AGRECU) en contra de LATAM Airlines Group S.A. por supuestas infracciones a la Ley sobre Protección de los Derechos de los Consumidores con motivo de las cancelaciones de vuelos producidas con ocasión de la Pandemia del COVID-19, solicitando la nulidad de eventuales cláusulas abusivas y la indemnización de perjuicios en defensa del interés colectivo y difuso de los consumidores. LATAM ha contratado abogados especialistas para asumir su defensa.	<p>Con fecha 07 de julio de 2020 fuimos notificados de la demanda. El 21/08/2020 presentamos nuestra Contestación. Con fecha 01/10/2020 se realizó la audiencia de conciliación donde arribamos a una Conciliación con AGRECU, la que fue aprobada por el Tribunal con fecha 05/10/2020. Con fecha 07/10/2020, el 25° Juzgado Civil certificó que la resolución que aprobó la conciliación se encontraba firme y ejecutoriada. El 04/10/2020 CONADECUS presentó un escrito haciéndose parte y oponiéndose al acuerdo, lo cual fue rechazado con fecha 05/10/2020. CONADECUS solicitó la corrección de oficio el 08/10/2020 y la nulidad de todo lo obrado el 22/10/2020, las cuales fueron rechazadas con costas los días 16/11/2020 y 20/11/2020 respectivamente. LATAM presentó informes dando cuenta de la implementación del acuerdo el 19/05/2021 y el 19/11/2021. Actualmente CONADECUS mantiene recursos de apelación en contra de estas resoluciones. La cuantía por el momento es indeterminada.</p>	-0-

<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> <u>MUS \$</u>
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	13074.72 6429/20 21-41	Trata de la compensación no homologada de Cofins Complementaria referente el período de julio de 2016 a junio de 2017.	Defensa administrativa presentada (Manifestação de Inconformidade). En espera de la resolución	14.232
TAM Linhas Aéreas S.A.	Receita Federal de Brasil	2007.34. 00.00991 9- 3(00098 50- 54.2007. 4.01.340 0)	Acción que busca revisar la incidencia de la Contribución a la Seguridad Social gravada sobre 1/3 de las vacaciones, pagos por maternidad y licencias por enfermedad / accidente.	Aguarda decisión judicial	56.436
TAM Linhas Aéreas S.A.	Justicia Cível do Rio de Janeiro/RJ	0117185- 03.2013. 8.19.000 1	MAIS Linhas Aéreas interpuso una demanda solicitando indemnización por supuestas ganancias que no habría obtenido durante el período en que una de sus aeronaves permaneció en reparación en el Centro Tecnológico LATAM en São Carlos / SP.	A TAM se le ordenó pagar una indemnización a Mais Linhas por lucro cesante y daño moral, estimado en R\$48MM. Ambas partes apelaron la decisión, sin embargo, las apelaciones aún no han sido juzgadas por la Corte de Río de Janeiro. Previo a la resolución de los recursos MAIS presentó una solicitud de ejecución provisional por el monto de 48MM. El 21/09/21 TAM recurrió de la solicitud y presentó un seguro de garantía en los registros para evitar el bloqueo de las cuentas de la empresa.	8.330
TAM Linhas Aéreas S.A.	Delegacia da Receita Federal	13896.72 0385/201 7-96	Trata del pedido de restitución referente al saldo negativo do IRPJ, correspondiente al año calendario de 2011.	Presentada la defensa, que fue negada por RFB. Recurso de TAM parcialmente acogido. En espera de citación	25.889

- Con el propósito de hacer frente a las eventuales obligaciones económicas que se deriven de los procesos judiciales vigentes al 31 de diciembre de 2021, 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 21.
  - La Sociedad no ha revelado la probabilidad de éxito para cada contingencia individual para así no afectar negativamente la resolución de estas.
  - Producto de las devoluciones de aviones y motores realizadas a través del proceso de reorganización, de acuerdo a las normas establecidas en el Capítulo 11 del Título 11 del Código de los Estados Unidos de América, que permite el rechazo de algunos contratos, las contrapartes podrían presentar reclamos que, en el caso de ser admitidos por la Corte, podrían resultar en obligaciones contingentes para la Compañía (Ver nota 20 b).
- (\*) La Sociedad ha informado montos comprometidos sólo en aquellos juicios en los cuales ha sido posible efectuar una estimación fiable de sus efectos financieros y la posibilidad de cualquier reembolso, de acuerdo a lo establecido en el párrafo 86 de la NIC 37 Provisiones, Pasivos contingentes y Activos contingentes.

## II. Investigaciones gubernamentales.

- 1) Con fecha 06/04/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió la notificación de una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N°2530-19, sobre el programa de pasajero frecuente LATAM Pass. El último movimiento en esta investigación corresponde a la respuesta a un oficio en mayo de 2019.
- 2) Con fecha 09/07/2019, LATAM Airlines Group S.A. recibió una resolución emitida por la Fiscalía Nacional Económica (FNE) que da inicio a la investigación Rol N° 2565-19, sobre el Acuerdo de Alianza entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. El último movimiento en esta investigación corresponde a un requerimiento de información recibido el 03/11/2021.
- 3) El 26/07/2019 el SERNAC emitió el Ord. N°12.711 mediante el cual se propuso el inicio de un procedimiento voluntario colectivo respecto de informar eficazmente a los pasajeros sobre los derechos que les asisten en los casos de cancelación de vuelos o no presentación a embarque, como asimismo el deber de restituir las respectivas tasas de embarque conforme lo dispone el art. 133 C del Código Aeronáutico. La Compañía voluntariamente ha decidido participar de este procedimiento, en el cual se ha llegado a acuerdo con fecha 18 de marzo de 2020, lo que implica la devolución de tasas de embarque a partir del 1 de septiembre de 2021, con una cuantía inicial de MUS\$5.165, más MUS\$565, como asimismo la información a cada pasajero que desde el 18 de marzo de 2020 no haya volado, que las tasas de embarque se encuentran a su disposición. El 18/01/2021 el 14° Juzgado Civil de Santiago aprobó el citado acuerdo, publicando LATAM el 10/02/2021 un extracto de la resolución en diarios de circulación nacional, en cumplimiento de la normativa. El 03/09/2021 LATAM inició la ejecución del cumplimiento del acuerdo.
- 4) 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 Airlines Inc. 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 Air Lines con la Fiscalía Nacional Económica de Chile.

- 5) 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. El último movimiento en esta investigación corresponde recibido en enero 2022.
- 6) 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 cumplimiento condición VII Res. N° 37/2011 H. TDLC. El último movimiento en esta investigación corresponde a un oficio recibido en diciembre de 2021 con fecha de respuesta 14 de enero de 2022.

#### NOTA 32 - COMPROMISOS

##### (a) Compromisos por préstamos obtenidos

En relación con ciertos contratos celebrados por la Sociedad para el financiamiento de aeronaves Boeing 777 que cuentan con la garantía del Export – Import Bank de los Estados Unidos de Norteamérica, a partir del 1 de enero de 2023, se han establecido límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad matriz en base consolidada, respecto de los cuales, en cualquier caso, el no cumplimiento no genera aceleración de los créditos.

La Sociedad y sus filiales no mantienen contratos de crédito que señalen límites a algunos indicadores financieros de la Sociedad o las filiales, con excepción del detallado a continuación:

Respecto a la línea de crédito comprometida renovable (“Revolving Credit Facility”) establecida con un consorcio de doce bancos liderado por Citibank, con garantía de aviones, motores, repuestos y suministros por un monto total comprometido de US\$ 600 millones, ésta contempla restricciones de liquidez mínima, medida a nivel de la Sociedad Consolidada (con un nivel mínimo de US\$ 750 millones) y medida a nivel individual para las sociedades LATAM Airlines Group S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (con un nivel mínimo de US\$ 400 millones). El cumplimiento de estas restricciones es una condición precedente para poder utilizar la línea; si la línea está utilizada, dichas restricciones deben informarse trimestralmente, y el no cumplimiento de estas restricciones genera la aceleración del crédito. Al 31 de diciembre de 2021, esta línea de crédito se encuentra completamente utilizada.

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad está en cumplimiento de todos los indicadores financieros detallados anteriormente.

Por otra parte, los contratos de financiamiento de la Sociedad establecen en forma general cláusulas relativas a cambios en la estructura de propiedad y en el controlador y disposición de los activos (lo que se refiere principalmente a transferencias importante de activos).

Según la Sección 362 del Código de Bancarrota, la presentación de peticiones voluntarias de quiebra suspendió automáticamente la mayoría de las acciones contra los Deudores, incluidas la mayoría de las acciones para cobrar las deudas incurridas antes de la fecha de la petición o para ejercer control sobre la propiedad de los Deudores.

En consecuencia, las contrapartes no pueden emprender ninguna acción como resultado de dichos supuestos incumplimientos. Específicamente, los contratos de financiamiento de la Compañía establecen en general que la presentación de procedimientos de Bancarrota o procedimientos similares constituyen un "Event of Default", los cuales son inaplicables bajo el Código de Bancarrota. En este momento, la Compañía no ha recibido avisos de terminación de acuerdos de financiamiento, sobre la base de tal evento de incumplimiento.

Con fecha 29 de septiembre de 2020 la sociedad firmó el denominado "Financiamiento DIP", que contempla restricciones de liquidez mínima de por al menos US\$400 millones a nivel consolidado.

Las obligaciones de LATAM para con los acreedores del Financiamiento DIP gozan de una súper preferencia administrativa reconocida conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América respecto de los demás pasivos, de la sociedad y de las entidades de su grupo empresarial que se hayan acogido al procedimiento bajo el Capítulo 11 ("Filiales Afectas"), previos al inicio del procedimiento bajo el Capítulo 11.

Asimismo, con el fin de garantizar los créditos bajo el Financiamiento DIP, LATAM y las Filiales Afectas otorgaron ciertas garantías, incluyendo, pero no limitado a, (i) garantías reales a ser constituidas sobre ciertos activos específicos, tales como motores de repuesto, inventario de repuesto, acciones en ciertas filiales (incluyendo, pero no limitado a, (a) prenda sobre las acciones de propiedad de LATAM en LAN Cargo S.A., Inversiones Lan S.A., Lan Pax Group S.A., LATAM Travel II S.A., Technical Training Latam S.A. y Holdco I S.A., (b) prenda sobre las acciones de propiedad de LAN Cargo S.A. en Transporte Aéreo S.A., Inversiones Lan S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A. y (c) prenda sobre las acciones de propiedad de Inversiones LAN S.A. en LAN Cargo S.A., Transporte Aéreo S.A., Lan Pax Group S.A., Fast Air Almacenes de Carga S.A., LATAM Travel Chile II S.A., Technical Training LATAM S.A. y Lan Cargo Inversiones S.A.), entre otros, conforme a las leyes de las jurisdicciones en los cuales éstos se encuentran ubicados, (ii) garantías personales de las Filiales Afectas y (iii) una garantía real de naturaleza general sobre activos de LATAM y las Filiales Afectas distintos de ciertos "Activos Excluidos" que comprenden, entre otras cosas, las aeronaves y el "Carve-Out" que comprende, entre otras cosas, ciertos fondos destinados a gastos del procedimiento bajo el Capítulo 11.

## b) Otros compromisos

Al 31 de diciembre de 2021, la Sociedad mantiene vigentes cartas de crédito, boletas de garantía y pólizas de seguro de garantía, según el siguiente detalle:

Acreedor Garantía	Nombre deudor	Tipo	Valor MUS\$	Fecha de liberación
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuarenta y cinco cartas de crédito	228.184	14-ene-22
Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria	Latam Airlines Perú S.A.	Cuatro cartas de crédito	15.176	23-nov-22
Lima Airport Partners S.R.L.	Latam Airlines Perú S.A.	Dos cartas de crédito	1.150	30-nov-22
Servicio Nacional de Aduana del Ecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	2.130	05-ago-22
Empresa Pública de Hidrocarburos del Ecuador EP Petroecuador	Latam Airlines Ecuador S.A.	Cuatro cartas de crédito	1.500	20-jun-22
Aena Aeropuertos S.A.	Latam Airlines Group S.A.	Tres cartas de crédito	1.237	15-nov-22
American Alternative Insurance Corporation	Latam Airlines Group S.A.	Doce cartas de crédito	4.585	22-mar-22
Comisión Europea	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	9.333	29-mar-22
Metropolitan Dade County	Latam Airlines Group S.A.	Siete cartas de crédito	3.597	13-mar-22
BBVA	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	4.315	16-ene-22
JFK International Air Terminal LLC.	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	2.300	27-ene-22
Servicio Nacional de Aduanas	Latam Airlines Group S.A.	Ocho cartas de crédito	2.303	30-jul-22
Isoceles	Latam Airlines Group S.A.	Una carta de crédito	12.750	06-ago-22
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	2.233	17-nov-25
União Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	8.250	04-feb-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	8.531	15-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.417	04-abr-25
Vara das Execuções Fiscais Estaduais Da Comarca De São Paulo.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.323	05-jul-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Siete póliza de seguro de garantía	9.542	06-abr-22
17a Vara Cível da Comarca da Capital de João Pessoa/PB.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.247	25-jun-23
14ª Vara Federal da Seção Judiciária de Distrito Federal	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.342	29-may-25
Tribunal de Justiça de Rio de Janeiro.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	11.198	30-ago-26
Vara Cível Campinas SP.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.577	14-jun-24
JFK International Air Terminal LLC.	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.300	25-ene-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	41.029	20-abr-23
Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.931	10-feb-26
Bond Safeguard Insurance Company	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.700	20-jul-22
Fundacao de Protecao e Defesa do Consumidor Procon	Tam Linhas Aéreas S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	4.079	20-sept-23
Uniao Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	2.251	16-nov-25
Uniao Federal PGFN	Tam Linhas Aéreas S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	17.621	04-ene-24
Uniao Federal Fazenda Nacional	Tam Linhas Aéreas S.A.	Una póliza de seguro de garantía	27.446	30-jul-22
Uniao Federal Fazenda Nacional	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Tres póliza de seguro de garantía	25.839	14-abr-23
Uniao Federal PGFN	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Dos póliza de seguro de garantía	19.732	20-oct-22
Tribunal de Justiça de São Paulo.	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	4.709	31-mar-22
7ª Turma do Tribunal Regional Federal da 1ª Região	Absa Linhas Aereas Brasileira S.A.	Una póliza de seguro de garantía	1.600	07-may-23
			<u>486.457</u>	

Las cartas de crédito relacionadas con activos por derecho de uso se incluyen en Nota 17 Propiedades, plantas y equipos letra (d) Información adicional Propiedades, plantas y equipos, en numeral (i) Propiedades, plantas y equipos entregados en garantía.

## NOTA 33 - 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	
						2021	2020
96.810.370-9	Inversiones Costa Verde Ltda. y CPA.	Director Relacionado	Chile	Venta de pasajes	CLP	MUS\$ 23	MUS\$ 28
				Préstamos recibidos (*)	US\$	(35.412)	(100.013)
				Intereses recibidos (*)	US\$	(34.694)	(5.700)
87.752.000-5	Granja Marina Tornagaleones S.A.	Accionista común	Chile	Ingresos por servicios prestados	CLP	26	13
96.989.370-3	Rio Dulce S.A.	Director Relacionado	Chile	Ingresos por servicios prestados venta pasajes	CLP	9	5
Extranjera	Patagonia Seafarms INC	Director Relacionado	Estados Unidos	Servicios prestados de transporte de carga	USD	15	40
Extranjera	Inversora Aero náutica Argentina S.A.	Director Relacionado	Argentina	Arriendos de inmuebles recibidos	ARS	(5)	-
					USD	(42)	-
Extranjera	TAM Aviação Executiva e Taxi Aéreo S.A.	Accionista Común	Brasil	Servicios prestados transporte pasajeros	BRL	12	13
Extranjera	Qatar Airways	Accionista Indirecto	Qatar	Servicios prestados arriendo avión	US\$	-	22.215
				Servicios recibidos interlineal	US\$	(6.387)	(4.736)
				Servicios prestados interlineal	US\$	6.283	3.141
				Servicios prestados Handling	US\$	1.493	1.246
				Compensación por devolución anticipada de aviones	US\$	-	9.240
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(963)	1.160
Extranjera	Delta Air Lines, Inc.	Accionista	Estados Unidos	Servicios recibidos interlineal	US\$	(11.768)	(4.160)
				Servicios prestados interlineal	US\$	7.695	4.357
				Compensación por cancelación de compra de aviones	US\$	-	62.000
				Servicios prestados mantenimiento	US\$	(59)	3.310
				Servicios prestados/recibidos otros	US\$	(318)	30
Extranjera	QA Investments Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(8.853)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(8.673)	(7.125)
Extranjera	QA Investments 2 Ltd	Accionista común	Jersey Channel Islands	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(125.016)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(7.125)
Extranjera	Lozuy S.A.	Accionista común	Uruguay	(*) Préstamos recibidos	US\$	(44.266)	(25.003)
				(*) Intereses recibidos	US\$	(43.367)	(14.25)

(\*) Operaciones correspondientes a los préstamos DIP tramo C.

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

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

## (b) Compensaciones al personal directivo clave y administrador

La Sociedad ha definido para estos efectos considerar personal clave, a los ejecutivos que definen políticas y lineamientos macro para la Sociedad y que afectan directamente los resultados del negocio, considerando los niveles de Vicepresidentes, Gerentes Generales y Directores.

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	<u>2021</u>	<u>2020</u>
	MUS\$	MUS\$
Remuneraciones	9.981	8.395
Honorarios de administradores	1.016	257
Beneficios no monetarios	501	1.719
Beneficios a corto plazo	16.639	13.624
Beneficios por terminación	<u>513</u>	<u>4.539</u>
Total	<u>28.650</u>	<u>28.534</u>

## NOTA 34 - PAGOS BASADOS EN ACCIONES

## Plan de compensaciones LP3 (2020- 2023)

La Sociedad implementó un programa para un grupo de ejecutivos, que dura hasta marzo de 2023, con un periodo de exigibilidad entre octubre de 2020 y marzo de 2023, en donde el porcentaje de cobro, es anual y acumulativo. La metodología es una asignación, de cantidad de unidades, en donde se pone una meta del valor de la acción.

El bono se activa, si se cumple el objetivo del precio de la acción definido en cada año. En caso el bono se acumule, hasta el último año, el bono total se duplica (en caso del precio de la acción se active).

Este Plan de compensaciones aún no se encuentra provisionado debido a que el precio de la acción exigible para su cobro está bajo el objetivo inicial.

## NOTA 35 - ESTADO DE FLUJO 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 la Nota 19 Otros pasivos financieros.

(b) Otras entradas (salidas) de efectivo:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Derivados de combustible	14.269	(46.579)
Garantías márgenes de derivados	(4.900)	14.962
Impuestos sobre transacciones financieras	(2.530)	(1.261)
Primas derivados de combustible	(17.077)	(3.949)
Comisiones bancarias, impuestos pagados y otros	(21.287)	(5.828)
Garantías	(39.728)	(44.280)
Depósitos judiciales	(16.323)	38.528
Compensación de Delta Air Lines Inc.	-	62.000
Total Otras entradas (salidas) Flujo de operación	<u>(87.576)</u>	<u>13.593</u>
Impuesto sobre transacciones financieras	(425)	(2.192)
Depósito de garantía recibido de la venta de aviones	18.900	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de inversión	<u>18.475</u>	<u>(2.192)</u>
Liquidación contratos de derivados	-	(107.788)
Fees pagados a instituciones financieras	(11.034)	-
Total Otras entradas (salidas) Flujo de financiación	<u>(11.034)</u>	<u>(107.788)</u>

(c) Dividendos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Latam Airlines Perú S.A. (*)	-	(571)
Total Dividendos Pagados	<u>-</u>	<u>(571)</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 2020	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2021
		Obtención	Pago		Interes devengado y otros	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	151.701	-	-	-	7.460	-	159.161
Préstamos bancarios	525.273	-	-	(546)	(2.889)	-	521.838
Obligaciones garantizadas	1.318.856	-	(14.605)	(17.405)	(513.276)	(263.035)	510.535
Otras obligaciones garantizadas	1.939.116	661.609	(26.991)	(28.510)	135.405	44.793	2.725.422
Obligaciones con el público	2.183.407	-	-	-	69.791	-	2.253.198
Arrendamientos financieros	1.614.501	-	(421.452)	(40.392)	(181.717)	218.242	1.189.182
Otros préstamos	-	-	-	-	76.508	-	76.508
Pasivos por arrendamientos	3.121.006	-	(103.366)	(17.768)	(39.234)	-	2.960.638
<b>Total Obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>10.853.860</b>	<b>661.609</b>	<b>(566.414)</b>	<b>(104.621)</b>	<b>(447.952)</b>	<b>-</b>	<b>10.396.482</b>

Obligaciones con instituciones financieras	Saldo al 31 de diciembre de 2019	Flujos de			Movimientos no flujo		Saldo al 31 de diciembre de 2020
		Obtención	Pago		Interes devengado y otros (*)	Reclasificaciones	
			Capital	Capital			
	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$	MUS\$
Préstamos a exportadores	341.475	165.000	(359.000)	(4.140)	8.366	-	151.701
Préstamos bancarios	217.255	265.627	(4.870)	(2.397)	49.658	-	525.273
Obligaciones garantizadas	2.157.327	192.972	(48.576)	(21.163)	(823.984)	(137.720)	1.318.856
Otras obligaciones garantizadas	580.432	1.361.881	(42.721)	(27.744)	67.268	-	1.939.116
Obligaciones con el público	2.064.934	-	(774)	(55.613)	174.860	-	2.183.407
Arrendamientos financieros	1.730.843	-	(236.744)	(52.155)	34.837	137.720	1.614.501
Otros préstamos	101.261	-	(101.026)	(1.151)	916	-	-
Pasivos por arrendamientos	3.172.157	-	(122.063)	(46.055)	116.967	-	3.121.006
<b>Total Obligaciones con instituciones financieras</b>	<b>10.365.684</b>	<b>1.985.480</b>	<b>(915.774)</b>	<b>(210.418)</b>	<b>(371.112)</b>	<b>-</b>	<b>10.853.860</b>

(\*) Interés devengado y otros, incluye MUS\$ 458.642 (MUS\$ (891.407) al 31 de diciembre de 2020), asociado al rechazo de contratos de flota.

## (e) Anticipos de aeronaves

A continuación, se presentan los flujos de efectivo asociados a compras de aeronaves, los cuales se incluyen en el estado de flujo de efectivo consolidado, en el rubro de Compras de propiedades, plantas y equipos:

	Por los ejercicios terminados al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Aumentos (pagos)	-	(31.803)
Recuperos	-	8.157
<b>Total flujos de efectivo</b>	<b>-</b>	<b>(23.646)</b>

## (f) Adiciones de activo fijo e intangibles

	Por los ejercicios terminados	
	al 31 de diciembre de	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo procedentes de		
Compras de Propiedades, plantas y equipos:		
Adiciones asociados a mantenimiento	587.245	324.264
Otras adiciones	302.858	173.740
Compras de activos intangibles	284.387	150.524
Otras adiciones	88.518	75.433
Otras adiciones	88.518	75.433

## (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	
	2021	2020
	MUS\$	MUS\$
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de operación	(65.901)	18.347
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de inversión	17.223	(13.872)
Flujos de efectivo netos procedentes de (utilizados en) actividades de financiación	-	-
Efectos de la variación en la tasa de cambio sobre el efectivo y equivalentes al efectivo	48.678	(4.475)
Incremento (disminución) neto de efectivo y equivalentes al efectivo	-	-

## NOTA 36 - MEDIOAMBIENTE

LATAM Airlines Group S.A tiene un compromiso con el desarrollo sostenible buscando generar valor social, económico y ambiental para los países donde opera y para todos sus stakeholders. La empresa gestiona los temas socio-ambientales a nivel corporativo, centralizado en la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad. La compañía tiene el compromiso de monitorear y mitigar su impacto al medioambiente en todas sus operaciones terrestres y aéreas, siendo un actor clave en la solución y búsqueda de alternativas para los desafíos de la compañía y de su entorno.

Algunas de las funciones de la Dirección de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad en temas de medioambiente, en conjunto con las diversas áreas de la compañía, es velar por mantener el cumplimiento legal ambiental en todos los países donde está presente, de implementar y mantener un sistema de gestión ambiental corporativo, de usar de forma eficiente los recursos no renovables como el combustible de los aviones, de disponer de forma responsable sus residuos, y de desarrollar programas y acciones que le permitan reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, buscando generar beneficios ambientales, sociales y económicos para la compañía y los países donde opera.

La estrategia de sostenibilidad de LATAM lanzada en el año 2021 se fundamenta en 4 frentes de acción: Sistema de Gestión Ambiental, Cambio Climático, Economía Circular y Valor Compartido y desde ellos gestiona diferentes ámbitos relacionados con el medio ambiente. Con estos pilares, la compañía busca generar valor social, ambiental y económico para la sociedad y el negocio,

anticipándose a riesgos propios de los desafíos en sostenibilidad que plantea el escenario actual y futuro.

A continuación, se presentan los aspectos abordados en cada pilar de la estrategia:

#### Sistema de Gestión Ambiental

La compañía está trabajando en estandarizar su sistema de gestión ambiental a nivel transversal y bajo una misma estructura, para esto, busca certificar su operación bajo la Etapa II del Programa de Evaluación Ambiental de IATA (IEnvA), el cual está diseñado para evaluar y mejorar, de forma independiente, la gestión ambiental de las aerolíneas, dado que además de estar basado en la norma ISO 14001, involucra las mejores prácticas de la industria.

#### Gestión del Cambio Climático

Con el objetivo de gestionar su huella de carbono y contribuir a la protección de ecosistemas estratégicos de la región, LATAM se ha trazado como meta compensar el 50% de las emisiones domésticas al año 2030 y ser carbono neutro al año 2050, para esto ha enfocado su estrategia en:

1. Operación eficiente: con la implementación de LATAM Fuel Efficiency, programa corporativo de uso eficiente de combustible y que considera iniciativas en todas las áreas de la compañía que tienen impacto sobre el consumo de combustible.
2. Combustibles alternativos sostenibles (SAF): dada la importancia del Sustainable Aviation Fuel (SAF) para combatir el cambio climático a largo plazo, LATAM está desarrollando un plan de trabajo con enfoque en Brasil, que cuenta con una reconocida y larga experiencia en biocombustibles; y Chile, país con alto potencial de desarrollo en hidrógeno verde.
3. Compensación de emisiones: LATAM ha asumido un compromiso integral con el medioambiente y ha establecido diversas alianzas que le permitirán no sólo adquirir créditos de carbono para sus necesidades de compensación, además le permite contribuir a la conservación de ecosistemas estratégicos en la región.

#### Economía Circular

LATAM se ha propuesto eliminar los plásticos de un solo uso antes del 2023 y ser un grupo cero residuos a vertedero al 2027. Para alcanzar esas metas, ha revisado su gestión de residuos con el fin de impulsar la economía circular al interior de sus procesos, actuando desde la materialidad.

#### Valor Compartido

En creación de valor compartido, destaca el programa Avión Solidario, creado en 2011 y con el cual LATAM pone a disposición de la sociedad su estructura, conectividad y capacidad de transporte de pasajeros y de carga de manera gratuita en Sudamérica. El programa actúa en tres ámbitos de acción: da soporte a necesidades de salud, impulsa la conservación de los recursos naturales y brinda apoyo ante desastres naturales.

En el marco de la implementación de la estrategia, durante el 2021, la compañía trabajó en las siguientes iniciativas:

- Recertificación de la certificación de la norma internacional ISO 14001 en la operación de carga en Miami.
- Certificación de todas las operaciones de LATAM bajo el Programa de Evaluación Ambiental IEnvA de la IATA en stage 1.
- Medición y gestión de la huella de carbono corporativa
- Neutralización de las operaciones domésticas aéreas en las operaciones de Colombia.
- Lanzamiento del programa de compensación *Vuela Neutral*, dirigido a clientes corporativos del negocio de pasajeros y carga, les permite a los clientes conocer sus emisiones y elegir compensar sus emisiones con un proyecto del portafolio evaluado por LATAM.
- Verificación de las emisiones de la compañía bajos los esquemas EU-ETS y CORSIA.
- Estructuración de la línea base en gestión de residuos para avanzar en el cumplimiento de sus metas de economía circular.
- Evaluación de procesos para la eliminación de plástico de un solo uso en la operación.
- Fortalecimiento del programa Avión Solidario.

El grupo formó parte del Índice de Sostenibilidad Dow Jones por seis años consecutivos, siendo catalogado como uno de los más sostenibles del mundo. Hoy en día LATAM no participa de la selección por estar en proceso de reorganización financiera, pero sigue utilizando el análisis como benchmark y guía para implementar mejoras en sus procesos.

En 2021, de acuerdo a la Evaluación de Sostenibilidad Corporativa de S&P, LATAM fue reconocida como la aerolínea más sostenible de la región y la cuarta a nivel mundial, de acuerdo a esta evaluación, LATAM fue incluida en el Yearbook 2022 en la categoría Bronce, manteniendo su posición como una de las compañías con mejor desempeño en sostenibilidad en la industria.

## NOTA 37 - HECHOS POSTERIORES A LA FECHA DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

(1) En el marco del Procedimiento Capítulo 11 en el que se encuentra la Sociedad y alguna de sus filiales:

- a. Con fecha 8 de febrero de 2022, el juez del Tribunal del Distrito Sur de Nueva York aprobó la petición de extensión del plazo de exclusividad relacionado al periodo de solicitud de votación del Plan de Reorganización de LATAM hasta el próximo 7 de marzo de 2022.
- b. Con fecha 10 de febrero de 2022, se suscribió una modificación al acuerdo de apoyo a la reestructuración o “Restructuring Support Agreement (RSA)”, de fecha el 26 de noviembre de 2021. Mediante dicha modificación, se incorpora como parte del RSA, al Grupo Ad Hoc de Bonistas de LATAM, representados por White & Case LLP (W&C), el cual acordó, entre otras cosas, respaldar el Plan de Reorganización presentado por LATAM, y LATAM por su parte, acordó principalmente, pagar algunos honorarios profesionales de este grupo hasta cierto límite. Con la suscripción de esta modificación al RSA, el Plan de Reorganización presentado por LATAM cuenta a esta fecha con el apoyo de más del 67% de los Bonos de LATAM de 2024 y 2026, lo que se suma al apoyo que se tenía de acreedores que representan más del 70% de los créditos valistas de LATAM y algunos accionistas que tienen más del 50% del capital de LATAM.
- c. Con fecha 17 de febrero de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal la Propuesta de Financiamiento DIP Refundida y Modificada y un texto refundido y modificado del Contrato de Crédito DIP Existente (el "Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado"). Dicho Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado amplía la fecha de vencimiento prevista de todos los tramos del Contrato DIP Existente, refinancia y sustituye el financiamiento Tramo C existente bajo el Contrato de Crédito DIP Existente e incluye ciertas reducciones en las tasas e intereses.

Posteriormente, con fecha 7 de marzo de 2022, previa aprobación del Directorio por recomendación del Comité de Directores, se presentó al Tribunal ciertas modificaciones adicionales (las “Modificaciones Adicionales”) que se acordaron a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado con los posibles acreedores. Los términos de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado (modificado por las Modificaciones Adicionales) mantienen, en esencia, la estructura de la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado presentado ante el Tribunal el 17 de febrero de 2022.

LATAM está a la espera de la decisión del Tribunal en respuesta a la Propuesta de Contrato de Crédito DIP Refundido y Modificado.

(2) Con fecha 25 de febrero 2022, se firmó un acuerdo para recibir bajo lease operacional 6 aviones de la familia A321NEO, los cuales sus entregas serán durante el 2023.

(3) Durante el mes de febrero, la Compañía presentó ante la Securities Exchange Commission (“SEC”) una solicitud para registrar 200 millones de ADR (American Depositary Receipt) adicionales, con el sólo objeto de tener disponibles para emisión en el mercado ya que la mayoría de

los existentes ya habían sido emitidos. La Compañía informó que lo anterior no significa emitir nuevas acciones ni aumentar el capital, sino sólo permitir que los inversionistas en Estados Unidos accedan a este valor, el que tiene como activo subyacente las acciones ordinarias de LATAM, previamente emitidas.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2021 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 2021, han sido aprobados en Sesión Extraordinaria de Directorio del 8 de marzo de 2022.