GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

Paseo de la Reforma 243, piso 25 Col. Cuauhtémoc, Ciudad de México, México.

REPORTE ANUAL

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado.

Año terminado el 31 de diciembre de 2020

Acciones Nominativas serie Única registradas en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV)

Clave de cotización: AEROMEX

Los valores de esta empresa se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores con el número 3334-1.00-2011-001 y son objeto de cotización en la Bolsa Mexicana de Valores.

A continuación, se incluye la leyenda en cumplimiento al penúltimo párrafo del Artículo 86 de la Ley de Mercado de Valores:

"La inscripción en el Registro Nacional de Valores no implica certificación sobre la bondad de los valores, solvencia de la emisora o sobre la exactitud o veracidad de la información contenida en el Reporte, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes."

Reporte anual que se presenta de acuerdo con las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Certificados Bursátiles de Corto Plazo

Clave de cotización:	AEROMEX 01119	AEROMEX 01219	AEROMEX 00120	AEROMEX 00220	AEROMEX 00320
Monto emitido:	$200,000,000.00	$262,000,000.00	$350,000,000.00	$100,000,000.00	$250,000,000.00
Fecha de emisión:	24 de octubre 2019	05 de diciembre 2019	30 de enero 2020	02 de abril 2020	28 de mayo 2020
Plazo de la emisión:	364 días	364 días	364 días	357 días	364 días
Fecha de vencimiento original:	22 de octubre 2020	03 de diciembre 2020	28 de enero 2021	25 de marzo 2021	27 de mayo 2021
Fecha de vencimiento convenio de espera:	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	23 de julio 2021
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 1.50% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	Tasa fija 9% Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
Amortización:	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento
Lugar de pago:	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México
Garantía:	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Garantía liquida hasta por el 30% del monto total de la emisión que fue depositado por Aeromexico en una cuenta escrow en Actinver.
Calificaciones:	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"
Representante común:	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple

Depositario: S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

Régimen fiscal: El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) Personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros

Políticas: Obligaciones de Hacer

1.Divulgación y Entrega de Información. Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligado el Emisor, en términos de la LMV, y del Título Cuarto de la Circular Única de Emisoras y de cualesquiera otras disposiciones aplicables, y en las fechas establecidas para tal efecto en dichos ordenamientos, en la medida en que resulten aplicables. 2. Destino de Fondos. Usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el presente Título. 3. Inscripción y Listado. Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV. 4.Notificaciones. Durante la vigencia de la Emisión, el Emisor deberá notificar por escrito y de manera inmediata al Representante Común, y a cada una de las Agencias Calificadoras dentro de los cinco Días Hábiles siguientes a que tenga conocimiento, la existencia de una Causa de Vencimiento Anticipado. Obligaciones de No Hacer

1.Fusiones; Escisiones. No fusionarse o escindirse, salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado distinta a la que se señala en este numeral. De igual forma, quedan expresamente exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice el Emisor con empresas afiliadas o subsidiarias. 2.Ventas de Activos. El Emisor no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, en el entendido que no se considerará como una venta de activos cualesquier capitalizaciones y/o venta o transmisión de acciones representativas del capital social del Emisor, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

Derechos de los Tenedores.

La Emisión de Certificados Bursátiles otorga a los Tenedores el derecho a recibir el pago de principal e intereses ordinarios devengados y, en su caso, de intereses moratorios en las fechas y conforme a los términos establecidos en el presente Título. Asimismo, los Tenedores tendrán todos los derechos que se describen a lo largo del presente Título.

Convenio de Espera

Se celebra un convenio de espera con fecha de vencimiento en el 2021 donde las partes se abstienen a hacer exigibles el cobro de principal e intereses, decretar vencimiento anticipado (según se define en cada título) al incurrir en cualquiera de esas causas de vencimiento acticipado y a demandar cualquier acción derivada del incumplimiento a las obligaciones de los certificados.

ÍNDICE

ÍNDICE ***3***

1) INFORMACIÓN GENERAL ***9***

(A) GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES ***9***

(B) RESUMEN EJECUTIVO ***17***

(i) Sobre la Compañía *17*

(ii) Resumen de Información Financiera y Operativa *23*

(C) FACTORES DE RIESGO ***28***

(D) OTROS VALORES ***59***

(E) CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO ***61***

(F) DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO ***61***

2) LA EMISORA ***62***

(A) HISTORIA Y DESARROLLO DE LA EMISORA ***62***

(i) Datos Generales *62*

(ii) Antecedente Inmediato de la Emisora *62*

(iii) Evolución Corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias *63*

(iv) Principales Inversiones *64*

(v) Acontecimientos Recientes *64*

(B) DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO ***70***

(i) Actividad Principal *70*

(ii) Canales de Distribución *84*

(iii) Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos *85*

(iv) Principales Clientes *88*

(v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria *88*

(vi) Recursos Humanos *97*

(vii) Desempeño Ambiental *98*

(viii) Información del Mercado *98*

(ix) Estructura Corporativa *103*

(x) Descripción de los Principales Activos *104*

(xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales *105*

(xii) Acciones Representativas del Capital Social *105*

(xiii) Dividendos y Política de Dividendos *106*

3) INFORMACIÓN FINANCIERA* *107

(A) INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA* *107

(B) INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO, ZONA GEOGRÁFICA Y VENTAS* *122

(C) INFORMACIÓN DE CRÉDITOS RELEVANTES* *122

(D) COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE LA EMISORA* *128

(E) RESULTADOS DE OPERACIÓN 2020 EN COMPARACIÓN CON 2019* *129

(F) RESULTADOS DE OPERACIÓN 2019 EN COMPARACIÓN CON 2018* *133

(G) SITUACIÓN FINANCIERA, LIQUIDEZ Y RECURSOS DE CAPITAL* *137

(H) CONTROL INTERNO* *139

(I) ESTIMACIONES, PROVISIONES, RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS* *140

(J) NORMAS FINANCIERAS* *143

4) ADMINISTRACIÓN* *145

(A) AUDITORES EXTERNOS* *145

(B) OPERACIONES CON PERSONAS RELACIONADAS Y CONFLICTOS DE INTERÉS* *145

(C) ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS* *146

(D) ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS* *155

5) MERCADO DE CAPITALES* *168

(A) ESTRUCTURA ACCIONARIA* *168

(B) COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN EN EL MERCADO DE VALORES 168

(C) FORMADOR DE MERCADO 169

6) PERSONAS RESPONSABLES 169

7) ANEXOS 179

PRESENTACIÓN DE CIERTA INFORMACIÓN FINANCIERA Y OPERATIVA

Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Reporte a "Grupo Aeroméxico", "la Compañía", "la Sociedad", "la Emisora", "nosotros", "el Grupo" y "nuestro(a)" se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Estados Financieros.

Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF") emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC) por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección *"(7)Anexos* – (a) *Estados Financieros Consolidados Auditados*"; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *Bolsa Mexicana de Valores,* www.bmv.com.mx o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: www.aeromexico.com/es-mx/inversionistas

Presentación de Información Financiera.

Todas las referencias en el presente a "Peso", "Pesos" o "$" son al peso mexicano, la moneda oficial de México. Todas las referencias a "Dólares" o "US$" son a dólares de los Estados Unidos.

Únicamente para conveniencia del lector, hemos convertido algunas cantidades incluidas en el Reporte de Pesos a Dólares usando el tipo de cambio promedio interbancario FIX precio de venta al cierre del día publicado por Banco de México. El tipo de cambio promedio por los años concluidos al 31 de diciembre de 2020 fue de $21.5300 por US$1.00, al 31 de diciembre de 2019, $19.2574 por US$1.00 y al 31 de diciembre de 2018, $19.2373. Estas conversiones no se deberán considerar declaraciones respecto de la equivalencia en Dólares que representan los montos en Pesos o su equivalencia en cualquier otra fecha. La conversión de operaciones del estado de resultados expresadas en Pesos usando dichos tipos de cambio podría hacer que la presentación de las cantidades en Dólares difiera de las cantidades en Dólares que hubieren resultado al convertir Pesos a Dólares al tipo de cambio prevaleciente al momento en que dichas operaciones fueron registradas.

Nota Especial con Respecto a las Medidas Financieras No NIIF.

Podemos revelar medidas financieras que no son reconocidas por las NIIF, principalmente UAFIDA y la UAFIDAR. Nuestra administración considera que estas medidas financieras son indicadores útiles de nuestro desempeño operativo y son medidas de desempeño reconocidas en la industria de la aviación frecuentemente usadas por inversionistas, analistas de valores y otras personas interesadas al comparar el desempeño operativo de compañías en nuestra industria.

La referencia a UAFIDA es a las utilidades obtenidas antes de los siguientes conceptos: depreciación y amortización, ingresos y costos financieros e impuestos a la utilidad. La UAFIDA no debe ser interpretada como una alternativa al (i) indicador de ingreso neto del desempeño operativo de la Compañía, o (ii) flujo de efectivo de operaciones como medida de la liquidez.

Por otro lado, UAFIDAR significa utilidad o pérdida antes de costos/ingresos financieros, impuestos, depreciación, amortización, deterioro y rentas. La UAFIDAR es una medida ampliamente usada en la industria de la aviación para mostrar los resultados operativos de la empresa y que permite hacer comparaciones con otras aerolíneas; con diferentes estrategias de financiamiento de su flota y su correspondiente efecto en el pago de arrendamiento de aviones incluidos en las inversiones en activos. La UAFIDAR no representa fondos disponibles para cualquier uso ni una fuente de liquidez y no representa y no debe ser considerada como una alternativa de la utilidad neta o recursos generados por (utilizados en) la operación.

Indicadores relevantes de la industria

Existen diversos indicadores utilizados comúnmente en la industria aeronáutica para medir el desempeño operativo y financiero de una aerolínea. Por el lado de los ingresos, se encuentran las variables de tráfico por kilómetro y por el lado de los costos, el costo por unidad de producción.

- El tráfico o demanda se mide a partir del factor de RPK (*Revenue Passenger Kilometers*, "RPK"). Cada RPK equivale a un pasajero transportado un kilómetro. El total de pasajeros-kilómetro es igual al producto del número de pasajeros pagados transportados por la distancia recorrida. Este factor asume que cada pasajero contabilizado pagó por el viaje (se excluyen a los pasajeros transportados con boletos beneficio).

Por su parte, la producción por costo unitario deriva de los ASKs y de los costos operativos:

- "ASK" significa *Available Seat Kilometer*, la unidad de capacidad de la aerolínea. Equivale a un asiento ofrecido un kilómetro esté o no ocupado. Los ASKs son el número de asientos ofrecidos en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta. Entre más larga sea la ruta, mayor será la producción aun cuando los aviones tengan el mismo número de asientos.
- "Factor de Ocupación" equivale a los RPKs como porcentaje de los ASKs y es una medida clave para medir con qué eficiencia la aerolínea está utilizando su capacidad. Es importante destacar que, en una sola ruta, el Factor de Ocupación equivale al número de pasajeros transportados como porcentaje de los asientos disponibles.

Otros indicadores relevantes incluyen:

- "Costo por ASK" (CASK) significa la razón costos operativos/ASKs y equivale al costo por unidad de producción.
- "Costo por ASK sin Combustible" significa la razón costos operativos/ASKs sin tomar en consideración los costos de combustible.
- "Margen UAFIDAR" significa la razón de UAFIDAR respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.
- "Margen Neto" significa la razón de Utilidad (pérdida) neta consolidada respecto a los ingresos de operación. Esta razón se expresa como un porcentaje relativo a los ingresos de operación.

Participación de Mercado y Otra Información

El presente reporte incluye declaraciones acerca de nuestra participación de mercado y otra información relacionada con la industria de la aviación en México y en el resto del mundo. Las declaraciones con respecto a la participación de mercado de nuestra compañía y otras aerolíneas que operan en México están basadas en información pública revelada por la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC, anteriormente DGAC), y con respecto a nuestra participación de mercado en rutas específicas, nuestros cálculos están basados en información interna e información pública revelada por la AFAC. Nuestras declaraciones con respecto a otra información relacionada con la industria de la aviación en México y en el mundo han sido preparadas con base en la información obtenida de investigaciones de mercado, información pública y publicaciones de la industria de fuentes externas que nosotros consideramos confiables, como:

- Cintas de Información de Mercado (Marketing Information Data Tapes), preparados por DOB Systems, Inc.;
- Official Airline Guide, (OAG);
- Secretaría de Comunicaciones y Transporte, (SCT);
- Agencia Federal de Aviación Civil, (AFAC);

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía, (INEGI);
- Consejo Nacional de Población (CONAPO)
- Banco Mundial, (BM);
- Fondo Monetario Internacional, (IMF)
- Unidad de Inteligencia de The Economist (Economist Intelligence Unit Limited);
- Banco de México (BANXICO)
- Boston Consulting Group (BCG); y
- La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (*U.S. Federal Aviation Administration o FAA*).

Las publicaciones, estudios y proyecciones de la industria de las que deriva esta información generalmente establecen que la información contenida en ellas ha sido obtenida de fuentes que se consideran confiables, y no tenemos conocimiento de información falsa respecto de nuestro mercado, industria o información similar, que sea presentada en el presente Reporte. Sin embargo, no hemos realizado ninguna verificación de dicha información en forma independiente. Adicionalmente, el presente Reporte contiene cierta información que deriva de nuestras estimaciones de buena fe y del entendimiento de nuestra administración de las condiciones de la industria. Esta información implica riesgos e incertidumbres y está sujeta a cambios con base en varios factores, incluyendo aquéllos en la Sección *"(1) Información General – (c)Factores de Riesgo*" en este Reporte.

Redondeo

Hemos realizado ajustes por redondeo para algunas cifras incluidas en este Reporte. Como resultado de ello, las cifras numéricas que se muestran como totales en algunas tablas pueden no ser resultados aritméticos de las cifras que las preceden.

Este reporte incluye declaraciones respecto de acontecimientos futuros; dichas declaraciones a futuro incluyen declaraciones con respecto a nuestras intenciones, consideraciones o expectativas actuales. Las palabras "creemos", "consideramos", "podemos", "podremos", "buscamos", "estimamos", "continuamos", "esperamos", "pretendemos", "planeamos", "pronosticamos" y palabras similares tienen el propósito de identificar las declaraciones a futuro. Estas declaraciones únicamente expresan consideraciones a la fecha en la que fueron realizadas.

Declaraciones con respecto al futuro

Este reporte incluye declaraciones respecto de acontecimientos futuros; dichas declaraciones a futuro incluyen declaraciones con respecto a nuestras intenciones, consideraciones o expectativas actuales. Las palabras "creemos", "consideramos", "podemos", "podremos", "buscamos", "estimamos", "continuamos", "esperamos", "pretendemos", "planeamos", "pronosticamos" y palabras similares tienen el propósito de identificar las declaraciones a futuro. Estas declaraciones únicamente expresan consideraciones a la fecha en la que fueron realizadas. Las declaraciones con respecto al futuro incluyen, sin limitar: (i) proyecciones en cuanto a nuestro negocio, operaciones, condición financiera, financiamiento, estructura de capital y otras partidas o razones financieras; (ii) declaraciones con respecto a los planes, objetivos o metas de la Compañía y su desempeño económico futuro, así como respecto a otros factores y tendencias que afectan al sector de la aviación en general; (iii) el impacto de la pandemia de COVID-19; (iv) declaraciones sobre nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos (Capítulo 11); y (v) declaraciones con respecto a las presunciones en las que se basa todo lo anterior.

1) INFORMACIÓN GENERAL

(A) Glosario de Términos y Definiciones

"Acciones":	Acciones Serie "Única", especiales, representativas del capital social de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
"Aerolíneas de Grupo Aeroméxico"	Aeroméxico y Aeroméxico Connect, según dichos términos se definen en el presente documento.
"Aeroméxico"	Aerovías de México, S.A. de C.V.
"Aeroméxico Cargo"	Aerovías Empresa de Cargo S.A. de C.V.
"Aeroméxico Connect"	Aerolitoral, S.A. de C.V.
"Aeroméxico Servicios"	Nombre comercial de Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V., y Estrategias Especializadas de Negocios, S.A. de C.V. que prestan servicios en tierra a nuestras aeronaves y terceros.
"Aeromexpress"	Aeromexpress, S.A. de C.V.
"Aeronaves"	Aeronaves de México, S.A. de C.V.
"AFAC"	Agencia Federal de Aviación Civil (anteriormente DGAC).
"AICM"	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México "Benito Juárez", concesionado a la sociedad Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
"AIMIA"	AIMIA Inc. Empresa canadiense socia de Grupo Aeroméxico en la empresa "PLM Premier S.A.P.I de CV,"la cual es administradora del programa de lealtad de Aeroméxico y Aerméxico Connect.
"AM Formación"	AM Formación Interna, S.A. de C. V
"ASA":	Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado creado mediante Decreto Presidencial de fecha 10 de junio de 1965, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de junio de 1965, responsable de la operación, construcción, suministro de combustible y administración de aeropuertos.

"ASSA"	Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México.
"ASK"	*Available Seat Kilometer*, la unidad de capacidad de la aerolínea. Equivale a un asiento ofrecido un kilómetro esté o no ocupado. Los ASKs son el número de asientos ofrecidos en un vuelo multiplicado por la distancia de la ruta. Entre más larga sea la ruta, mayor será la producción aun cuando los aviones tengan el mismo número de asientos.
"ASPA"	Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.
"Banxico"	Banco de México.
"BMV o Bolsa Mexicana de Valores":	La Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
"Circular Única"	Disposiciones de Carácter General Aplicables a Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores expedidas por la CNBV y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 19 de marzo de 2003, según las mismas han sido modificadas.
"Club Premier"	Programa de viajero frecuente de PLM, subsidiaria de Grupo Aeroméxico. PLM Premier, S.A.P.I. de C.V. (antes Premier Loyalty & Marketing, S.A.P.I. de C.V.).
"Código Compartido"	Acuerdo comercial mediante el cual una aerolínea comercializa bajo su propio código, vuelos operados por otra aerolínea.
"COFECE":	Comisión Federal de Competencia Económica.
"Costo por ASK o CASK"	*Cost per available seat kilometer* o los gastos operativos durante un periodo dividido por los ASKs durante dicho periodo.
"Costo por ASK sin Combustible"	La razón costos operativos/ASKs sin tomar en consideración los costos de combustible.
"CNBV"	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
"Delta Air Lines"	Delta Air Lines Inc.

“Dip Financing”	Financiamiento para deudor en posesión.
“Dólar”, “dólares”	Moneda de curso legal en los Estados Unidos.
“DOT”	*Department of Transportation* o Departamento de Transporte de los Estados Unidos.
“Estados Financieros”	Estados financieros consolidados y sus notas respectivas de Grupo Aeroméxico y sus subsidiarias por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018, preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el IASB.
“FAA”	*U.S. Federal Aviation Administration* o Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
“Factor de ocupación”	RPKs como porcentaje de los ASKs y es una medida clave para medir con qué eficiencia la aerolínea está utilizando su capacidad. Es importante destacar que, en una sola ruta, el Factor de Ocupación equivale al número de pasajeros transportados como porcentaje de los asientos disponibles.
“GDSs”	Sistema de distribución global: se utiliza principalmente para la gestión y venta de inventario de la capacidad de la aerolínea disponible. También se utiliza para la gestión de ciertos productos auxiliares.
“Grupo Aeroméxico”, “GAM”, la “Compañía”, la “Emisora” o la “Sociedad”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Horas Calzo”	*Block hours*, el número de horas durante las cuales una aeronave se encuentra en servicio productivo, medido como el tiempo transcurrido entre la salida de la aeronave de una puerta de aeropuerto y la llegada a una puerta de aeropuerto.
“Hub”	Significa una estación o terminal cuya función es ser centro de distribución de pasajeros, al coordinar los horarios de múltiples vuelos para facilitar conexiones.
“IASA”	International Aviation Safety Assessment.
“IASB”	International Accounting Standard Board.
“IASK”, “RASK"	*Revenue per available seat kilometer*, el ingreso total por pasajeros durante un periodo divido por los ASKs totales durante dicho periodo.

“IATA”	International Air Transportation Association.
“IFRIC”	International Financial Reporting Interpretations Committee.
“IFRS”	Las Normas Internacionales de Información Financiera, por sus siglas en inglés.
“Independencia”	Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos.
“Indeval”	La S.D. Indeval, S.A. de C.V., Institución para el Depósito de Valores.
“INEGI”	Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática
“INPC”	Índice Nacional de Precios al Consumidor.
“IOSA”	IATA Operational Safety Audit.
“ISR”	Impuesto Sobre la Renta.
“Itinerario”	Programa de salidas y llegadas con los horarios y frecuencias de los vuelos regulares de una aerolínea.
“Ley ATS”	Ley de Aviación y Seguridad de la Transportación (*Aviation and Transportation Security Act*).
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.
“LIBOR”, “Tasa LIBOR”	Tasa de interés interbancaria ofrecida en Londres.
“Margen de Operación”	Representa la utilidad o pérdida de Operación dividido por los ingresos.

“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NIIF”	Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés).
“OACI”	Organización de Aviación Civil Internacional
“PEMEX”	Petróleos Mexicanos.
“Peso”, “pesos”, “Ps”, “Ps$” o “$”	Moneda de curso legal en México.
“PIB”	Producto Interno Bruto.
“Reporte”	Reporte anual de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.
“RNV”	Registro Nacional de Valores de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“RPK”	*Revenue per passenger kilometers*, el número de pasajeros transportados durante un periodo multiplicado por el número de kilómetros volados por esos pasajeros durante dicho periodo.
“SCT”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“Servicios Corporativos”	Servicios Corporativos Aeroméxico, S.A. de C.V.
“SHCP”	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.
“SkyTeam”	Alianza global conformada por 19 aerolíneas.
“Slot”	Horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario.

“STIA”	Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana.
“Subsidiarias”	Tienen el significado que se les atribuye en las NIIF.
“Tasa de Utilización”	Número de horas efectivamente voladas por aeronave por día de operación.
“TIIE”	Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.
“TLCAN”	Tratado de Libre Comercio de América del Norte.
“T-MEC”	Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá.
“TSA”	Administración de Seguridad en el Transporte o *Transportation Security Administration.*
“UAFIDA”	Utilidad o pérdida antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización y Deterioro.
“UAFIDAR”	Utilidad o pérdida antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización, Deterioro y Rentas.
“VFR”	*Visiting friends and relatives*, o Mercado étnico.
“Yield”	Promedio que un pasajero paga para volar un kilómetro, calculado como el ingreso por pasajero entre los RPKs.

Códigos de Aeropuertos (Nacionales):

ACA	Acapulco	MTY	Monterrey
AGU	Aguascalientes	MXL	Mexicali
BJX	Guanajuato	MZT	Mazatlán
CEN	Ciudad Obregón	NLD	Nuevo Laredo
CJS	Ciudad Juarez	OAX	Oaxaca
CME	Ciudad del Carmen	PBC**	Puebla
CPE	Campeche	PVR	Puerto Vallarta
CTM	Chetumal*	QRO	Querétaro
CUL	Culiacán	REX	Reynosa
CUN	Cancún	SJD	Los Cabos
CUU	Chihuahua	SLP	San Luis Potosí
DGO	Durango	TAM	Tampico
GDL	Guadalajara	TAP	Tapachula
HMO	Hermosillo	TGZ	Tuxtla Gutierrez
HUX	Huatulco	TIJ	Tijuana
LAP	La Paz	TRC	Torreón
LMM	Los Mochis	VER	Veracruz
MAM	Matamoros	VSA	Villahermosa
MEX	Ciudad de México	ZCL	Zacatecas
MID	Mérida	ZIH	Zihuatanejo
MLM	Morelia**	ZLO	Manzanillo
MTT	Minatitlán		

*CTM Inició operación 09 de diciembre 2020

**MLM Dejó de operar el 22 de marzo 2020 con fecha de cancelación oficial del 24 de marzo 2020
**PBC Dejó de operar el 30 de septiembre 2020

Códigos de Aeropuertos (Internacionales):

AMS	Amsterdam, Holanda	MDE	Medellín, Colombia
AUS	Austin, EUA**	MGA	Managua, Nicaragua ****
BCN	Barcelona, España ****	MIA	Miami, EUA
BOG	Bogotá, Colombia	NRT	Tokio, Japón ****
BOS	Boston, EUA**	ORD	Chicago, EUA
CDG	Paris, Francia	PTY	Panamá, Panamá*
DEN	Denver, EUA	SAL	San Salvador, El Salvador
DFW	Dallas, EUA**	SAP	San Pedro Sula, Honduras ****
DTW	Detroit, EUA**	SAT	San Antonio, EUA
EZE	Buenos Aires, Argentina	SCL	Santiago, Chile
FAT	Fresno, EUA	SDQ	Santo Domingo, República Dominicana
GRU	Sao Paulo, Brasil	SEA	Seattle, EUA

GUA	Guatemala, Guatemala
HAV	La Habana, Cuba**
IAH	Houston, EUA
ICN	Seoul, Republica de Korea
JFK	Nueva York, EUA
LAS	Las Vegas, EUA
LAX	Los Ángeles, EUA
LHR	Londres, Inglaterra ****
LIM	Lima, Perú
MAD	Madrid, España
MCO	Orlando, EUA
SAT	SFO
SAT	SJC
SJO	San José, Costa Rica
SLC	Salt Lake City, EUA ****
SFO	SMF
SFO	UIO
YUL	Montreal, Canadá
SLC	YVR
SLC	YYC
YYZ	Toronto, Canadá

*PTY Dejó de operar el 19 de marzo 2020
**AUS Dejó de operar el 19 de julio 2020 con fecha de cancelación oficial del 4 de septiembre 2020
**DFW Dejó de operar el 19 de julio 2020 con fecha de cancelación oficial del 4 de septiembre 2020
**DTW Dejó de operar el 24 de marzo 2020 con fecha de cancelación oficial del 11 de octubre 2020
**HAV Dejó de operar el 24 de marzo 2020 con fecha de cancelación oficial del 30 de octubre 2020
**AUS Dejó de operar el 19 de julio 2020 con fecha de cancelación oficial del 4 de septiembre 2020

***Ruta de temporada que no operó en todo el año 2020
**** Ruta no operada por COVID19

(B) Resumen Ejecutivo

La información contenida en este resumen ejecutivo fue seleccionada y obtenida del presente Reporte para dar a conocer un breve perfil de la Compañía. El Reporte debe leerse en su totalidad, incluyendo los factores de riesgos y los estados financieros consolidados de la Compañía que se adjuntan a este Reporte. Salvo que se especifique o el contexto requiera lo contrario, las referencias en este Reporte a "Grupo Aeroméxico", "la Compañía", "la Sociedad", "la Emisora", "nosotros", y "nuestro(a)" se refieren a Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

(i) Sobre la Compañía

Aeroméxico es la aerolínea global de México uniendo a México con destinos nacionales e internacionales, bajo un modelo de red de rutas de conexión ("hub and spoke"). Este modelo se refiere a una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (hub) y de ahí sirve diferentes destinos (spokes). El modelo de negocios se apoya en la conectividad generada por las operaciones concentradas en los hubs. Esta concentración permite generar mayor conectividad y operar en destinos que de otra manera no podrían servirse o ser atendidos. Actualmente, nuestro sistema concentra la mayoría de las operaciones en la Ciudad de México, así como en Monterrey. Asimismo, somos miembro fundador de la alianza SkyTeam.

Nos enfocamos principalmente en satisfacer las necesidades de viaje de los pasajeros de negocios en el entorno actual de la economía mexicana. Al 31 de diciembre de 2020, operábamos alrededor 283 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 41 destinos nacionales y 31 destinos internacionales desde México, incluyendo 13 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 4 en Centroamérica y el Caribe, 3 en Europa y 1 en Asia.

De acuerdo con información publicada por la AFAC, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020 medido en tráfico de pasajeros tuvimos una participación del 25.3% en el mercado nacional mexicano y del 11.3% en el mercado internacional. Durante el mismo periodo, transportamos 9.4 millones de pasajeros.

Durante 2020 registramos ingresos por $28,522 millones de pesos (US$ 1,327 millones), UAFIDAR negativa por $6,802 millones de pesos (US$316.4 millones), pérdida de operación por $35,200 millones de pesos (US$1,637 mil dólares) y pérdida neta por $42,529 millones de pesos (US$1,978 millones), continuamos enfocándonos en crear valor para nuestros accionistas.

Somos la única aerolínea mexicana que presta servicios integrados de transporte aéreo en México y que ofrece un modelo de red ("hub and spoke"). Ofrecemos a nuestros pasajeros una experiencia de vuelo de alta calidad a través de cabinas de tres clases, nuestros cómodos sistemas de auto documentación, nuestro enfoque en proporcionar un excelente servicio de atención a clientes y un servicio a bordo de primer nivel, nuestras salas VIP, la puntualidad de nuestros vuelos y nuestro manejo confiable de equipaje y la capacidad de obtener Puntos Premier a través de nuestro programa de lealtad "Club Premier". Ofrecemos a nuestros clientes una amplia conectividad dependiendo de sus necesidades, ofreciendo un gran número de vuelos frecuentes a importantes destinos de negocio, incluyendo la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Cancún, Nueva York, Los Ángeles, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2020, contábamos con 12,970 empleados de los cuales 71.2% eran sindicalizados. Hemos instituido estándares de seguridad de clase mundial y Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en completar exitosamente la auditoría IOSA (IATA Operational Safety Audit) y recibir el certificado de seguridad por parte de la IATA. Actualmente seguimos un enfoque denominado Sistema de Administración de Seguridad para administrar los diferentes riesgos de seguridad que se presentan en todas nuestras subsidiarias con el fin de fortalecer nuestros mecanismos de seguridad de vuelo. Reforzamos nuestro Sistema de Gestión de Salud e Higiene antes y durante el vuelo y en los aeropuertos para garantizar la salud de nuestros clientes y colaboradores ante la pandemia por Covid-19. Los viajeros frecuentes pueden intercambiar sus kilómetros ya sea en Aeroméxico o Aeroméxico Connect, así como con otras aerolíneas que son miembros de SkyTeam.

Contamos con una flota joven, moderna y homogénea de 107 aeronaves, al 31 de diciembre de 2020, consistente en diecinueve aeronaves Boeing 787-9 y Boeing 787-8, treinta Boeing 737-800s, seis Boeing 737 Max 8, cinco aeronaves Boeing 737-700s; y cuarenta y siete aeronaves Embraer 190. Al 31 de diciembre de 2020, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 9.3 años.

Nuestras aeronaves Boeing son operadas bajo nuestra marca Aeroméxico y nuestras aeronaves Embraer son operadas bajo la marca Aeroméxico Connect. Contar con una flota joven nos permite minimizar costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia de combustible. Adicionalmente, al mantener relativamente pocos modelos en nuestra flota, podemos optimizar nuestra estructura de costos disminuyendo el número de programas de capacitación de vuelo para nuestros pilotos, creando eficiencias en la planificación operativa, en los programas de mantenimiento para nuestras aeronaves y las refacciones necesarias para mantenerlos.

Nos esforzamos para lograr el mejor servicio y ofrecemos cada día nuevas opciones a nuestros clientes, incluyendo notificaciones vía correo electrónico y mensajes de texto vía aplicaciones electrónicas como Whatsapp y Messenger de cambios en itinerarios y herramientas de autoservicios adicionales disponibles a través de nuestra página de Internet, nuestros kioscos en aeropuertos y nuestra aplicación Aeroméxico móvil.

Como herramienta de maximización de ingresos y para mejorar la administración de nuestros asientos utilizamos el sistema tecnológico de administración de ingresos de PROS, que analiza el factor de ocupación histórico, precios y demanda final de cada vuelo, así como monitorea en tiempo real la información relacionada con una variedad de métricas, incluyendo Factores de Ocupación e ingresos por ruta.

Somos el accionista mayoritario de PLM, una coinversión con AIMIA uno de los operadores más grandes de programas de lealtad en el mundo, que opera nuestro programa de lealtad “Club Premier”, el programa de fidelidad de aerolíneas más grande de México. Al 31 de diciembre de 2020, “Club Premier” tenía aproximadamente 7.0 millones de miembros.

Tenemos una relación de negocios cercana con Delta Air Lines como: convenios recíprocos de Código Compartido, reciprocidad de viajero frecuente, privilegios de acceso a salones VIP compartidos con Delta Air Lines y nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC) entre México y los Estados Unidos. En 2011, celebramos un contrato Joint Venture con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México (“TechOps”) en la que tanto Delta Air Lines como nosotros tenemos una participación del 50% cada uno.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. Asimismo, en 2017, Delta Air Lines concluyó una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico.

Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado México-Estados Unidos de viajeros de negocios. Al respecto, en mayo de 2017 se recibió la autorización de las autoridades competentes México y en Estados Unidos para iniciar las actividades de nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC). Este histórico acuerdo establece la más grande alianza transfronteriza entre México y los Estados Unidos, y expandirá la competencia y los beneficios para los clientes de ambas líneas aéreas.

Durante el primer trimestre de 2020, comenzamos a experimentar una disminución significativa en la demanda de pasajeros relacionada con la pandemia por COVID-19. El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo dependerá sobre elementos futuros, incluyendo aquellos que se encuentran fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas actualmente, los requisitos de prueba de pasajeros, uso obligatorio de cubrebocas u otras restricciones de viaje, todos los cuales son muy inciertos y no se pueden predecir con certeza.

En respuesta a la disminución de la demanda, nuestra oferta de ASKs disminuyó aproximadamente el 50.0% en relación nuestra oferta de ASKs en 2019.

El 30 de junio de 2020, iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 del Códio de Quiebras de los Estados Unidos de América (Capítulo 11), el cual se ha llevado a cabo de forma ordenada mientras continuamos operando como negocio en marcha, para fortalecer nuestra posición financiera y liquidez, proteger y preservar nuestras operaciones y activos, e implementar los ajustes operativos necesarios para hacer frente al impacto

del COVID-19, en lo que continuamos ofreciendo servicios, oportunos y de alta calidad a nuestros clientes, preservando fuentes de empleo, contratando a nuestros proveedores los bienes y servicios requeridos para nuestra operación ordinaria y, en consecuencia, sin interrumpir el pago de impuestos, derechos y aprovechamientos. Para mayor información, véase la Nota 2 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 que se incluyen en este reporte anual.

En octubre de 2020 la Corte de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York otorgó autorización definitiva para obtener financiamiento dentro del procedimiento del Capítulo 11 (conocido como financiamiento para deudor en posesión o, por sus siglas en inglés, como DIP Financing), para asegurar el financiamiento por hasta US$1,000 millones, distribuidos en: un Tramo 1 por hasta US$200 millones y un Tramo 2 por hasta US$800 millones. En ese mismo mes recibimos el desembolso inicial del Tramo 1 del DIP Financing por US$100 millones.

El 6 de noviembre de 2020 recibimos autorización de la Corte de Estados Unidos para solicitar el desembolso de la porción restante del Tramo 1 por US$100 millones y el desembolso inicial bajo el Tramo 2 por US$175 millones.

Como parte de los ajustes necesarios para enfrentar los efectos adversos causados a la industria aérea por la pandemia global de COVID-19, realiazmos negociaciones con nuestros sindicatos para encontrar condiciones más competitivas en el mercado actual con los Convenios Colectivos. Durante diciembre 2020 y enero 2021 concluimos satisfactoriamente las negociaciones con nuestros sindicatos; el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana (STIA), con el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos Independencia (Independencia), con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (ASSA) y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA).

El 24 de febrero de 2021 recibimos el tercer y último desembolso del DIP financing por la cantidad de US$625 millones.

Asimismo, la Sociedad ha reportado los eventos relevantes correspondientes, durante el primer trimestre del año, con la finalidad de mantener informado a nuestros inversionistas.

Nuestros Mercados y Oportunidades

Creemos que la industria de aviación comercial en México presenta oportunidades atractivas de crecimiento dada la baja penetración del transporte aéreo como medio de transporte en México, las condiciones demográficas, el PIB creciente y la infraestructura de aviación desarrollada.

Al 31 de diciembre de 2020, México tenía una población estimada de 129 millones, con una tasa de crecimiento anual estimada de 1.06%, de acuerdo con las estimaciones de worldmeter con base en informaciones de Naciones Unidas[1]. México es la segunda economía más grande de América Latina con un PIB estimado de US$ 2,425 miles en 2020 con una reducción del del PIB de 9.0% en 2020, conforme al Fondo Monetario Internacional[2].

Históricamente, el tráfico aéreo ha crecido a una mayor tasa que el crecimiento económico. De 2011 a 2020, el PIB creció en promedio, 1.3% anualmente, mientras que el tráfico aéreo creció en promedio 2.1% anualmente en el mismo periodo, según cifras de la AFAC[3] y el INEGI. Creemos que los siguientes factores impulsarán el crecimiento de pasajeros en el largo plazo en México:

- actividad económica y un aumento en el ingreso disponible;
- conversión de pasajeros de autobuses a pasajeros de aerolíneas;
- geografía e infraestructura;

1 Worldmeter UN information. Feb 2021
2 World Economic Outlook (WEO) Enero 2021
3 Boletín Económico del INEGI, Enero de 2021 Reporte Estadístico AFAC (anteriormente DGAC), febrero de 2021

- crecimiento de la población y urbanización; y
- crecimiento de la industria turística

Históricamente, el nivel de desarrollo de la industria del transporte aéreo en México ha estado y continúa estando por debajo de los estándares globales. El volumen de pasajeros medidos en segmentos fue de aproximadamente 28,236,461 pasajeros para vuelos nacionales en México y de aproximadamente 19,843,156 pasajeros internacionales conforme a la AFAC[4] para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

La industria de la aviación en México se ha consolidado en los últimos años y el número de aerolíneas mexicanas ha disminuido de 16 al 31 de diciembre de 2007, a 8 al 31 de diciembre de 2020, de acuerdo con cifras oficiales de la AFAC. Las aerolíneas al 31 de diciembre de 2020 son: nuestra compañía Aeroméxico, 4 aerolíneas de bajo costo que operan a nivel nacional, 2 aerolíneas regionales y 1 aerolínea de nicho. Nuestra compañía es la única compañía en México considerada como de servicio completo.[5]

Nuestras Fortalezas

Creemos que las ventajas competitivas que se señalan a continuación nos permitirán continuar operando como aerolínea bandera en el creciente mercado de la aviación en México.

Ofrecemos un servicio integral diseñado para el pasajero de negocios. Nos enfocamos en ofrecer un producto de primer nivel y un servicio de alta calidad para pasajeros de negocios. Creemos que la incorporación de aviones de nueva generación, incluyendo los Boeing 787s, nos permitirán brindar un mejor servicio. Nuestras nuevas aeronaves, Boeing 787s están equipadas con “sky interiors” y tecnología de nueva generación, incluyendo pantallas de video individuales en cada asiento. También ofrecemos vuelos en diferentes horarios, permitiendo viajes redondos en el mismo día para destinos de negocios.

Continuamos con mejoras tecnológicas que ofrecen conveniencia adicional a nuestros pasajeros de negocios, incluyendo módulos de auto documentación, pases de abordar electrónicos a través de nuestra nueva aplicación para teléfonos móviles, así como asistencia vía WhatsApp para reservas y cambios de boletos.

Adicionalmente, hemos invertido en varias mejoras tecnológicas a nuestros sistemas de atención al público y de procesos administrativos para mejorar la experiencia de nuestros pasajeros. También creemos que los viajeros de negocios valoran a una aerolínea que es parte de una alianza global como SkyTeam, que cuenta con una alianza estratégica con Delta Air Lines y la experiencia de vuelo de alta calidad a través de cabinas de tres clases.

Mejora de nuestro producto y creciente rentabilidad impulsada por la conectividad. Hoy en día, Aeroméxico presta servicios integrados de transporte aéreo en México bajo un modelo de red también conocido como el modelo *hub and spoke*. Una característica clave de nuestro modelo es la conectividad que proporciona a nuestros pasajeros, un atributo especialmente valorado por los pasajeros de negocios, ya que nos permite conectarlos con un número más alto de rutas en comparación con un modelo punto a punto, el cual es generalmente utilizado por aerolíneas de bajo costo. Hoy somos capaces de extender nuestra conectividad a través de nuestra red virtual, la cual incluye a nuestras aerolíneas socias en la alianza SkyTeam, al igual otras aerolíneas con las que tenemos convenios de Código Compartido. Nuestra conectividad, medida como la proporción de nuestros pasajeros que adquieren de nosotros un boleto de avión para viajar entre dos puntos, y que incluye una o más paradas intermedias previas antes de alcanzar el destino final, alcanzó 24.0% durante 2020, una cifra que disminuyó comparada con el año anterior derivado del impacto negativo de la pandemia global de COVID- 19, sin embargo seguimos mejorando nuestra alineación entre nuestros puntos de conectividad, que son una piedra angular de nuestro *hub and spoke*. Esto contribuyó a nuestra rentabilidad total como

4 Boletín Mensual Estadística Operacional diciembre 2020

5 Una aerolínea de servicio completo se refiere a una aerolínea que se enfoca en proporcionar una amplia gama de servicios a bordo y antes del vuelo, incluyendo diferentes categorías de servicios y vuelos de conexión. Entre sus características se encuentran: el alcance de la red geográfica, la estructura de la red hub and spoke, una amplia gama de puntos de origen y destino, varias categorías de servicios y una compleja administración de precios y yield.

resultado del bajo costo marginal que conlleva proporcionar el servicio a los pasajeros que realizan vuelos de conexión a través de nuestra red.

***Compañía con atractivas alianzas estratégicas*.** Creemos que la solidez de nuestra marca nos permite crear y mantener una base de clientes leales y tener acceso al cobro de tarifas premium. Adicionalmente, nuestra compañía se fortalece por nuestras múltiples alianzas. Nuestra relación estratégica con Delta Air Lines, y nuestra membresía en SkyTeam, nos proporcionan amplias oportunidades a través de códigos compartidos, ventas y esfuerzos comerciales coordinados, mejores condiciones de negociación con nuestros principales proveedores y prestadores de servicio, y mayores canales de distribución. Asimismo, nuestro programa de lealtad "Club Premier" fortalece nuestra marca a través de alianzas estratégicas y las tarjetas de marca compartida American Express y Santander. Como uno de los programas de lealtad de coalición más grandes de México, "Club Premier" permite a sus miembros utilizar y acumular Puntos Premier para usar en vuelos, hoteles, renta de autos y compras en algunas tiendas, y fortalece nuestra relación con los clientes a través de nuestros salones VIP.

***Flota joven, flexible y moderna con alta Utilización*.** Al 31 de diciembre de 2020, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 9.3 años. Contar con una flota joven nos permite minimizar los costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia de combustible. El 72% de nuestras aeronaves poseen arrendamientos operativos los cuales se han convertido en acuerdos de pago por hora ("Acuerdos PPH"). Los Acuerdos PPH nos permitirán cambiar la estructura de costos de arrendamiento mensuales en función de la utilización del equipo, lo que reducirá sustancialmente nuestros costos fijos. Continuamente buscamos homogeneizar nuestra flota al reducir el número de tipos de aeronaves que operamos para incrementar la eficiencia y reducir gastos de operación, particularmente gastos de mantenimiento y entrenamiento. Al mismo tiempo, intentamos mantener flexibilidad para ajustar la capacidad de las aeronaves que utilizamos en cada ruta con base en la demanda. Con base en la información proporcionada por Boeing y Embraer, observamos que, en la mayoría de los diferentes tipos de aeronave que operamos, la utilización se encuentra por encima del promedio de la industria.

Control de costos. Mantenemos nuestro enfoque en un control estricto de costos. Nos hemos esforzado en reducir costos, a través de un mayor uso de tecnología y automatización junto con mejoras en procesos operativos y administrativos, así como a través de negociaciones exitosas con sindicatos, que han derivado en contratos colectivos de trabajo que favorecen una mayor productividad de nuestros empleados.

***Cultura social y equipo administrativo experimentado*.** Contamos con un equipo administrativo con amplia experiencia en la industria. Nuestro equipo administrativo cuenta con gran experiencia en conjunto trabajando en nuestra Compañía y en otras empresas líderes de la industria aeronáutica como: Delta Air Lines, British Airways, Qatar Airways, entre otros. Nuestro director general, el Dr. Andrés Conesa, fue el presidente de IATA en 2015. Nuestro equipo ha logrado mejorar significativamente las relaciones laborales y renegociado exitosamente nuestros contratos colectivos de trabajo en múltiples ocasiones, logrando un aumento en la productividad de nuestra fuerza laboral y ahorros en costos.

Nuestra Estrategia

Nuestra meta es continuar aumentando la rentabilidad y reafirmar nuestra posición como la aerolínea líder en México y ser la primera opción para los pasajeros de negocios. Nuestra estrategia de negocio incluye los siguientes elementos clave:

***Ampliar nuestra red incrementando frecuencias, tráfico de conexión a través de nuestro hub y sumando destinos nuevos y rentables*.** Continuamos expandiendo y fortaleciendo nuestra red al añadir nuevos destinos nacionales e internacionales. Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, sumamos 1 ruta nueva a Chetumal. Adicionalmente complementamos nuestro itinerario con rutas de temporada. Pretendemos continuar con esta tendencia positiva, incorporando nuevos destinos de una forma prudente y eficiente, y continuar incrementando el número de vuelos a destinos clave.

***Continuar consolidando nuestra marca y desarrollando alianzas*.** Dada nuestra alianza de largo plazo con Delta Air Lines, nos encontramos bien posicionados para tomar ventaja del tráfico de pasajeros entre México y Estados Unidos, junto con Delta transportamos el 20.8% de los pasajeros en el mercado transfronterizo durante 2020.

Continuamos desarrollando alianzas adicionales a nuestras sociedades con SkyTeam y Delta Air Lines para continuar brindando una conectividad superior a nuestros clientes. “Club Premier” ha sido una pieza clave en el desarrollo de nuestra marca y continúa dando valor agregado a nuestros clientes, mediante la incorporación de nuevos socios y formas de ganar y redimir puntos.

Las membresías de “Club Premier” aumentaron en un 4.5% al 31 de diciembre de 2020. Aunque no podemos asegurar que las membresías continuarán aumentando a tasas similares o que dicho crecimiento resultará en mayores ingresos, esperamos continuar construyendo sobre esta tendencia de crecimiento en nuestro programa de lealtad y esperamos que “Club Premier” contribuya a incrementar nuestros ingresos en el futuro debido a que la penetración en el mercado de lealtad permanece baja en México. Nuestras tarjetas de marca compartida con Santander y American Express nos ayudan a generar una mayor lealtad hacia la aerolínea al ofrecer una atractiva propuesta de valor a los miembros de “Club Premier”.

Continuar empleando una estrategia de optimización de ingresos. Pretendemos continuar con la implementación de técnicas avanzadas y prácticas de gestión de ingresos específicamente diseñadas para maximizar el RASK, favoreciendo el factor de ocupación y tarifas más atractivas para nuestros clientes. Nuestra moderna plataforma de tecnología nos permite monitorear de cerca los patrones de compra de nuestros clientes, y utilizar dicho análisis para identificar nichos, con el fin de mejorar y afinar nuestra estrategia de administración de ingresos. Adicionalmente nos permite introducir servicios específicos que sean relevantes para nichos de mercado, buscando incrementar nuestros ingresos derivados de nuestros servicios complementarios o auxiliares como la transportación de carga, las tarifas por exceso de equipaje, selección de asientos y los demás servicios y productos relacionados. En la medida en que las condiciones de mercado lo requieren, nos veríamos obligados aumentos del costo de combustible a las tarifas mediante sobre cuotas de combustible y aumentos de tarifas.

Continuar el crecimiento de nuestra flota de manera disciplinada y manteniendo flexibilidad. Alcanzamos acuerdos con arrendadores para cambiar los contratos de arrendamiento de flota a acuerdos de PPH. Nuestro plan actual de flota pretende optimizar la mezcla de aeronaves dentro de nuestra cartera manteniendo flexibilidad. Pretendemos homogeneizar nuestra flota en los próximos años para incrementar las eficiencias en el costo de operación y mantenimiento, manteniendo la flexibilidad para ofrecer un servicio a una amplia variedad de ciudades y rutas en forma rentable.

Continuar enfocándonos en mejorar la eficiencia y en mantener nuestros costos bajos. Tenemos la intención de continuar enfatizando la productividad y las mejoras en la eficiencia y estrictos controles de costo. Buscamos aumentar la utilización promedio de nuestras aeronaves, nuestro Factor de Ocupación y la productividad de nuestra fuerza de trabajo. Esperamos continuar trabajando con nuestros socios estratégicos para implementar iniciativas para reducir costos, enfocándonos en mejorar nuestra infraestructura tecnológica e introduciendo nuevos sistemas para mejorar nuestros márgenes; así como para mejorar el desempeño de las aeronaves y la eficiencia operativa.

Nuestro plan de flota contempla la introducción de nuevas aeronaves en la flota con lo que esperamos lograr mayor eficiencia operacional y flexibilidad, mientras mejoramos nuestra oferta de productos para nuestros pasajeros. Durante 2020 continuamos el proceso de homogeneización de nuestra flota con la eliminación gradual del uso de aeronaves Boeing 737-700s y Embraer 170. Así como desde 2016 se desincorporaron las aeronaves ERJ 145 de la flota, operando actualmente sólo Embraer 190s como nuestra flota regional.

En marzo de 2019 se suspendieron las operaciones del Boeing 737 MAX a nivel mundial. En ese momento Aeroméxico contaba con seis aeronaves de este tipo en su flota, los cuales fueron puestos en tierra. En diciembre 2020, el equipo fue recertificado por la Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (FAA).

A medida que vayamos optimizando nuestra flota, estaremos en posibilidad de aumentar nuestra capacidad de brindar un mejor servicio en las rutas que operamos y crecer en la oferta de asientos, particularmente desde el AICM. Hemos reducido costos de personal mediante avances en nuestros sistemas tecnológicos, incluyendo la introducción de sistemas de auto documentación, depósito de equipaje, pases de abordar electrónicos y lectores digitales en puertas y puntos de revisión de seguridad. Esperamos que estas estrategias nos ayuden a continuar reduciendo nuestros gastos de operación.

Nuestra Historia

Nuestra compañía se fundó en 1934 como Aeronaves de México, S.A. de C.V. En 1957, comenzamos a volar a Estados Unidos y posteriormente sumamos otras rutas entre México y España y Francia.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. En marzo 2015 celebramos un Acuerdo de Cooperación Conjunta (ACC) con Delta para profundizar la colaboración conjunta en vuelos entre México y Estados Unidos, la cual ha sido aprobada por las autoridades competentes en México y Estados Unidos. Asimismo, el 13 de febrero de 2017, Delta Air Lines inició una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico, misma que concluyó el 10 de marzo de 2017.
Para más información revisar la sección *"(2) Anexos* - (A) *Historia y Desarrollo de la Emisora*).

El 30 de junio de 2020, iniciamos el proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América ("Capitulo 11") en el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York el cual se ha estado llevando a cabo mientras continúamos operando y ofreciendo servicios a nuestros clientes con la misma calidad.

(ii) Resumen de Información Financiera y Operativa

El inversionista deberá leer la siguiente información financiera conjuntamente con nuestros estados financieros auditados consolidados y sus notas relacionadas, y en la Sección *"(3) Información Financiera* – (d) *Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora*". La siguiente información financiera deriva de nuestros estados financieros consolidados. Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, y por los años terminados en esas fechas y al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (IASB por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección *"(7)Anexos* - (a)*Estados Financieros Consolidados Auditados*); y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas www.aeromexico.com

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de							
	2020	**% ingresos**	**2019**	**% ingresos**	**Variación 2020 vs 2019**	**2018**	**% ingresos**	**Variación 2019 vs 2018**
	(Millones de Pesos)							
Información del Estado de Resultados:								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	$22,976.9	80.6%	$63,408.0	92.2%	-63.8%	$64,530.5	91.8%	-1.7%
Carga	$4,624.0	16.2%	$4,223.9	6.1%	9.5%	$4,701.3	6.7%	-10.2%
Otros	$921.3	3.2%	$1,134.1	1.7%	-18.8%	$1,032.2	1.5%	9.9%
	$28,522.1	100.0%	**$68,766.0**	100.0%	-58.5%	**$70,264.0**	100.0%	-2.1%
Gastos de operación:								
Fuerza de trabajo	$10,161.5	35.6%	$13,370.3	19.4%	-24.0%	$13,860.1	19.7%	-3.5%
Combustible	$7,404.6	26.0%	$19,585.2	28.5%	-62.2%	$20,235.3	28.8%	-3.2%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	$4,901.9	17.2%	$8,592.6	12.5%	-43.0%	$9,289.2	13.2%	-7.5%
Venta y administración general	$3,791.3	13.3%	$4,740.5	6.9%	-20.0%	$4,931.1	7.0%	-3.9%
Mantenimiento	$3,946.2	13.8%	$4,626.8	6.7%	-14.7%	$4,952.1	7.0%	-6.6%
Comisiones a agencias	$821.0	2.9%	$1,989.5	2.9%	-58.7%	$2,215.4	3.2%	-10.2%
Servicio a pasajeros	$725.8	2.5%	$1,825.4	2.7%	-60.2%	$1,870.2	2.7%	-2.4%
Gastos de reestructura	$3,824.2	13.4%			NA			
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	($303.7)	-1.1%	($766.7)	-1.1%	-60.4%	$28.2	0.0%	NA
Otros (ingresos) gastos, neto	$50.9	0.2%	($143.7)	-0.2%	NA	$316.1	0.4%	NA
Renta de equipo de vuelo	$1,641.0	5.8%	$230.0	0.3%	NA	$7,757.4	11.0%	-97.0%
Depreciación y amortización	$12,767.8	44.8%	$11,941.7	17.4%	NA	$4,800.2	6.8%	148.8%
Deterioro	$13,989.7	49.0%						
Total, de Gastos de Operación	**$63,722.2**	**NA**	**$65,991.6**	**96.0%**	**-3.4%**	**$70,255.5**	**100.0%**	**-6.1%**
Utilidad de operación	($35,200.1)	NA	$2,774.4	4.0%	NA	$8.6	0.0%	NA
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero	$147.7	0.5%	$217.1	0.3%	-32.0%	$508.7	0.7%	-57.3%
Costos financieros	($7,930.7)	-27.8%	($6,314.3)	-9.2%	25.6%	($3,648.0)	-5.2%	73.1%
Total, de Costos Financieros:	**($7,783.0)**	**-27.3%**	**($6,097.2)**	**-8.9%**	**27.6%**	**($3,139.3)**	**-4.5%**	**94.2%**
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	($42,983.1)	NA	($3,322.8)	-4.8%	NA	($3,130.7)	-4.5%	6.1%
Impuestos a la utilidad	($454.0)	NA	($953.8)	-1.4%	NA	($1,252.2)	-1.8%	-23.8%
Pérdida neta del año	**($42,529.1**	**NA**	**($2,368.9)**	**-3.4%**	**NA**	**($1,878.5)**	**-2.7%**	**26.1%**
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	**($62.3)**	**NA**	**($3.4)**	**0.0%**	**NA**	**($2.7)**	**0.0%**	**27.3%**

	Al 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
	(Millones de Pesos)		
Información del Estado de Posición Financiera:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido (2)	$8,201.3	$9,071.6	$9,111.1
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados	$37.6	$46.9	$52.3
Cuentas por cobrar, neto	$3,655.7	$5,949.9	$6,750.1
Inventarios	$1,359.6	$1,600.6	$1,547.68
Otros activos	$487.6	$430.6	$1,577.0
Total, activo circulante	**$13,741.8**	**$17,099.6**	**$19,038.2**
Propiedades y equipo, neto	$55,252.2	$63,866.9	$40,371.4
Pagos anticipados y depósitos	$4,654.9	$11,627.7	$11,808.8
Otros activos no circulantes	$6,734.8	$8,394.2	$5,554.5
Total, activo	**$80,383.7**	**$100,988.4**	**$76,772.9**
Vencimiento circulante de deuda financiera	$63,555.1	$15,628.9	$8,603.7
Transportación vendida no utilizada (1)	$8,492.9	$5,874.9	$6,050.5
Otros pasivos circulantes	$25,372.6	$20,176.6	$18,127.0
Total, pasivo circulante	$97,420.6	$41,680.4	$32,781.2
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante	$9,351.1	$47,791.8	$28,021.4
Otros pasivos no circulantes	$6,563.7	$5,739.5	$4,316.0
Total, pasivo	$113,335.4	$95,211.7	$65,118.6
Capital social	$3,544.6	$3,540.0	$3,533.6
Utilidades retenidas y reservas	-$36,496.3	$2,232.6	$8,117.0
Total, de capital contable	($32,951.7)	$5,772.6	$11,650.6

(1) La transportación vendida no utilizada representa el monto registrado a partir de la venta de boletos para transporte aéreo en una fecha futura. A medida en que los servicios de transporte aéreo son prestados, los pasivos por tráfico aéreo son reducidos y estos montos son registrados como ingreso.

(2) Se está agrupando Efectivo y equivalentes de efectivo más el efectivo restringido.

	Al 31 de diciembre de		
	2020	2019	2018
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	($864.3)	$11,152.0	$2,226.0
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	($6,020.0)	($4,010.3)	($2,297.6)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	$7,390.3	($7,880.8)	($1,586.3)
Margen de Operación (1)	(123.4%)	4.0%	0.00%
UAFIDAR (2)	($6,801.6)	$14,946.1	$12,566.2
Margen UAFIDAR (3)	(23.8%)	21.7%	17.9%

(1) El margen de operación representa el ingreso operativo dividido con los ingresos.

(2) UAFIDAR. Considera la utilidad o pérdida antes de costos/ingresos financieros, impuestos, depreciación, amortización, deterioro y rentas

(3) Margen UAFIDAR" significa la razón de UAFIDAR respecto a los ingresos de operación

La siguiente tabla presenta una reconciliación de nuestra utilidad neta a UAFIDA y UAFIDAR para los periodos señalados:

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
		(en millones de Pesos)	
Pérdida neta del año	-$42,529.1	-$2,368.9	-$1,878.5
Impuestos a la utilidad	-$454.0	-$953.8	-$1,252.1
Depreciación y amortización	$12,767.8	$11,941.7	$4,800.2
Deterioro	$13,989.7	-	-
Total, de costos financieros	$7,783.0	$6,097.1	$3,139.3
UAFIDA (1)	-$8,442.6	$14,716.1	$4,808.8
Renta de equipo de vuelo	$1,641.0	$230.0	$7,757.4
UAFIDAR (2)	-$6,801.6	$14,946.1	$12,566.2

(1) UAFIDA. Considera la utilidad o pérdida antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización y Deterioro
(2) UAFIDAR. Considera UAFIDA más las Rentas de Corto Plazo

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
Información de Operación:			
Pasajeros pagados (1)	9,484	20,689	21,878
Pasajeros pagados nacionales (1)	7,220	13,113	13,812
Pasajeros pagados internacionales (1)	2,264	7,576	8,066
Total, ASKs (2)	25,586	51,157	52,934
ASKs itinerario (3)	23,317	51,156	52,928
ASKs itinerario nacionales (3)	9,621	14,322	15,072
ASKs itinerario internacionales (3)	13,696	36,834	37,856
RPKs (4)	16,444	42,470	43,438
RPKs itinerario (4)	16,394	42,470	43,435
RPKs itinerario nacionales (4)	7,056	11,603	12,479
RPKs programados internacionales (5)	9,339	30,867	30,957
Factor de Ocupación (6)	70.3%	83.0%	82.1%
Factor de Ocupación nacional (6)	73.3%	81.0%	82.8%
Factor de Ocupación internacional (6)	68.2%	83.8%	81.8%
RASK (7)	1.11	1.34	1.33
PRASK (8)	0.90	1.14	1.12
Yield	1.29	1.40	1.39
CASK (9)	2.35	1.30	1.32
CASK sin combustible	2.06	0.92	0.94
Litros de combustible consumido (millones)	842.9	1,707.6	1,761.2
Número de empleados al final del periodo	12,970	16,660	15,856
Total, de Horas Calzo (10)	262,727	547,665	579,908
Promedio diario de uso de aeronaves (11)	6.8	12.0	12.2
Promedio de salidas diarias (12)	288	571	589
Número de aeronaves el final del periodo	106	125	130

(1) El número total de pasajeros pagados (incluyendo todos los pasajeros que cambien Puntos Premier y otros premios de viaje) volados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en miles.
(2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelos, incluyendo vuelos *chárteres*, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones. Esta métrica es un indicador de la capacidad de la aerolínea.
(3) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelo programados, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones.
(4) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en millones.
(5) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo programado expresando en millones.
(6) Porcentaje de asientos en aeronave efectivamente ocupados en vuelos, calculado al dividir RPKs entre ASKs.
(7) El total de ingresos (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs
(8) El total de ingresos de por pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs de itinerario
(9) El total de gastos de operación por costos relacionados con aeronaves de pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs.

(10) El número de horas desde que la aeronave se mueve a la pista de salida en un vuelo pagado hasta que sea estacionado en la sala del aeropuerto de llegada.
(11) El número promedio de Horas Calzo operadas por día por aeronave para toda la flota de aeronaves.
(12) El número promedio de Salidas por día durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.

	Precio de Cierre por Acción Ordinaria		Volumen de operación diario promedio
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		(miles de acciones)
2018			
Primer Trimestre	29.76	26.84	341.4
Segundo Trimestre	29.92	23.02	290.0
Tercer Trimestre	29.26	25.69	174.5
Cuarto Trimestre	25.66	20.83	224.7
2019			
Primer Trimestre	25.77	19.09	158.1
Segundo Trimestre	21.40	17.78	138.4
Tercer Trimestre	18.40	13.08	521.5
Cuarto Trimestre	16.81	14.00	240.3
2020			
Primer Trimestre	16.62	8.69	206.7
Segundo Trimestre	9.59	5.73	764.0
Tercer Trimestre	5.98	4.14	990.8
Cuarto Trimestre	8.79	4.11	788.6
Información de los últimos seis meses			
Noviembre 2020	5.26	4.21	549.4
Diciembre 2020	8.79	5.52	1,495.2
Enero 2021	7.40	6.18	1,233.2
Febrero 2021	7.23	6.05	740.3
Marzo 2021	6.48	5.81	782.8
Abril 16, 2021	6.34	6.04	473.4

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg, 2021.

(C) Factores de Riesgo

El público inversionista deberá leer detalladamente y entender toda la información contenida en el presente Reporte y, en especial, los factores de riesgo que se mencionan a continuación. Estos factores no son los únicos a los que se enfrenta la Emisora. Los riesgos que a la fecha del presente Reporte se desconocen, o aquellos que no se consideran actualmente como relevantes y que posteriormente pudieran convertirse en relevantes, de concretarse en el futuro, podrían tener un efecto adverso significativo sobre las operaciones, la situación financiera o los resultados de operación de la Emisora.

Para efectos de esta sección, cuando se indique que un riesgo, incertidumbre o problema, que pueda tener o tendrá un "efecto adverso significativo en nosotros" o que hemos experimentado un "efecto adverso significativo" significa que el riesgo, incertidumbre o problema podría tener un efecto adverso significativo sobre nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación y/o el precio de mercado de nuestras Acciones. El inversionista deberá considerar que otras expresiones similares en esta sección tiene un significado similar.

(i) Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio y la Industria de la Aviación en México

Nuestro negocio está siendo significativamente afectado por la pandemia derivada del COVID-19 y la duración y propagación de la pandemia podría resultar en impactos adversos adicionales. Además, el brote de otra enfermedad o amenaza a la salud similar en el futuro podría tener un efecto adverso en nosotros.

La Organización Mundial de la Salud ha declarado al coronavirus ("COVID-19") como una pandemia global y la industria de la aviación comercial enfrenta desafíos sin precedentes derivado de la evolución de la pandemia de COVID-19. La pandemia y las medidas implementadas o recomendadas por diversos gobiernos y organizaciones privadas, han tenido un impacto adverso y sin precedentes en nuestro negocio, resultados operativos, situación financiera y liquidez. Medidas como confinamiento, cuarentenas, cierre de fronteras, restricciones o recomendaciones sobre viajes internacionales y nacionales, limitaciones de reuniones públicas, recomendaciones de distanciamiento social, trabajo a distancia y cierres de destinos y atracciones turísticas, así como la percepción de los consumidores sobre la seguridad, indispensabilidad y previsibilidad de los viajes aéreos, han contribuido a una caída en la demanda de pasajeros.

Durante el primer trimestre de 2020, comenzamos a experimentar una disminución significativa en la demanda de pasajeros relacionada con la pandemia por COVID-19, lo que provocó el deterioro de nuestros ingresos. El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo dependerá sobre elementos futuros, incluyendo aquellos que se encuentran fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas actualmente, los requisitos de prueba de pasajeros, uso obligatorio de cubrebocas u otras restricciones de viaje, todos los cuales son muy inciertos y no se pueden predecir con certeza.

El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo y liquidez dependerá de los desarrollos futuros, incluida la efectividad de las estrategias de mitigación, la duración y la propagación del COVID-19, las medidas y restricciones de viaje, el impacto de COVID-19 en la demanda nacional e internacional de viajes aéreos (incluyendo el impacto en la demanda como resultado del mayor uso de teleconferencias y otras tecnologías), el impacto del COVID-19 en nuestros clientes, empleados y proveedores y las acciones gubernamentales futuras. Todos estos desarrollos futuros son muy inciertos y no se pueden predecir con certeza.

Entre otros, el impacto negativo en nuestras ventas podría incrementarse sustancialmente; nuestra capacidad podría continuar disminuyendo, obligándonos a mantener un mayor número de aviones en tierra; podríamos vernos obligados a recurrir a fuentes de financiamiento (capital o deuda), lo cual, a su vez, podría presentarse en condiciones menos favorables que las disponibles antes del brote de COVID-19; nuestras calificaciones corporativas y de deuda podrían continuar disminuyendo; y podríamos vernos requeridos a seguir negociando acuerdos con terceros para mantener la continuidad del negocio y el servicio. Asimismo, la extensión de la pandemia podría continuar comprometiendo nuestra liquidez de forma tal que dificulte el cumplimiento de nuestras obligaciones frente a acreedores, proveedores y otros terceros, o causar disturbios o conflictos laborales, societarios o con terceros. Dependiendo del impacto y

propagación del COVID-19, podremos tomar distintas medidas para proteger la continuidad del negocio y preservar capital de trabajo.

Además, un brote de otra enfermedad o una amenaza similar para la salud pública, o el temor a un evento de este tipo, que afecte la demanda, comportamiento o restricciones de viajes, podría tener un impacto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Los brotes de otras enfermedades también podrían resultar en un aumento de las restricciones y regulaciones gubernamentales, como las acciones descritas anteriormente o de otro tipo, que podrían afectar negativamente nuestras operaciones.

La pandemia por el COVID-19 ha interrumpido materialmente nuestros planes operativos estratégicos en el corto plazo, y existen riesgos para nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera asociados con la ejecución de nuestros planes operativos estratégicos a largo plazo.

La pandemia derivada del COVID-19 ha interrumpido materialmente nuestros planes operativos estratégicos en el corto plazo, y existen riesgos para nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera asociados con la ejecución de nuestros planes operativos estratégicos a largo plazo. En los últimos años, hemos anunciado varios planes operativos estratégicos, incluyendo varias iniciativas generadoras de ingresos y planes para optimizar nuestros ingresos, como nuestros planes para agregar capacidad, incluida la expansión internacional, nuevas rutas y frecuencias a varios destinos, planes para optimizar nuestros costos y oportunidades para mejorar nuestros servicios y mejorar la experiencia de nuestros clientes. Al desarrollar nuestros planes operativos estratégicos, hacemos ciertas estimaciones relacionadas con, entre otros, demanda de pasajeros, industria aérea, consolidación del mercado, disponibilidad de aeronaves y la economía global en general. Las actuales condiciones económicas y de mercado han sido y pueden seguir siendo diferentes de nuestras estimaciones. Particularmente en 2020, la caída significativa de la demanda de viajes aéreos nos obligó a recortar, en lugar de aumentar, nuestra oferta y afectó material y adversamente nuestra capacidad para ejecutar nuestros planes operativos estratégicos.

Si no realizamos o modificamos con éxito nuestros planes operativos estratégicos a largo plazo, o si los resultados continúan variando significativamente de nuestras estimaciones previas o si varían significativamente de nuestras estimaciones futuras, nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera podrían ser afectados de manera material y adversa.

Nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América (Capítulo 11) puede causar una disminución del valor de nuestras acciones o que no tengan valor.

El 30 junio de 2020, iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América (Capítulo 11). El precio de cotización de nuestra acción ha sido volátil desde el inicio de nuestro procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11 y puede disminuir significativamente su valor en el futuro. Por lo tanto, cualquier transacción sobre nuestras acciones durante el proceso del Capítulo 11 es altamente especulativa e implica riesgos sustanciales para los compradores de nuestras acciones. Las futuras recuperaciones de nuestros accionistas con motivo del procedimiento bajo el Capítulo 11 dependerán de nuestra capacidad para negociar y confirmar un Plan de Reestructura, los términos de dicho Plan, la recuperación de nuestro negocio con motivo de la pandemia por el COVID-19 y el valor futuro de nuestros activos una vez convertidos nuestros pasivos en acciones. Aunque en este momento no podemos saber el tratamiento que tendrá nuestra acción bajo el futuro Plan, creemos que es poco probable que los accionistas reciban una recuperación a través del Plan, ya que se espera que las deudas no garantizadas no sean pagadas en su totalidad y tengan que convertirse en nuevas acciones que serán emitidas por la Compañía. En consecuencia, existe un riesgo significativo de que nuestros accionistas no reciban recuperación, o sólo una recuperación nominal, dentro del marco de nuestro procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11.

En agosto de 2020 anunciamos que la Corte de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York autorizó el compromiso para un Financiamiento Preferencial garantizado por un monto principal total de US$1,000 millones (DIP Financing) y el cual dispusimos en diversos tramos, después de haber conseguido autorizaciones definitivas de la Corte de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York. Como lo habíamos anticipado, en el evento de que los acreedores bajo el DIP Financing ejerzan su opción de convertir en acciones ciertos importes bajo el DIP Financing, después del correspondiente aumento de capital, los actuales accionistas se diluirán casi por completo, de modo que su participación accionaria restante probablemente sea mínima (si la hubiera), en el entendido de que los accionistas

(distintos de los que han acordado no ejercer derechos de preferencia conforme a ciertos convenios) podrán ejercer sus derechos de preferencia sujeto a varias condiciones aún por determinarse.

Estamos sujetos a los riesgos e incertidumbres en relación respecto a nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos y operar bajo dicho proceso puede restringir nuestra capacidad para perseguir iniciativas estratégicas y operativas.

Durante nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, nuestras operaciones estarán sujetas a los riesgos e incertidumbres asociados con este tipo de procesos. Estos riesgos incluyen, entre otros, nuestra capacidad para cumplir y operar bajo los requisitos y restricciones de la legislación aplicable al Capítulo 11 y las órdenes emitidas por la Corte de Quiebras de tiempo en tiempo, así como de nuestra capacidad para desarrollar, negociar, financiar y consumar un plan de reestructura. Estos riesgos e incertidumbres podrían afectar nuestro negocio y nuestras operaciones de diversas formas. Por ejemplo, a pesar de que continuamos operando como negocio en marcha y ofreciendo servicios, oportunos y de alta calidad a sus clientes, preservando fuentes de empleo, contratando a nuestros proveedores los bienes y servicios requeridos para nuestra operación ordinaria y, en consecuencia, sin interrumpir el pago de impuestos, derechos y aprovechamientos, la publicidad negativa de algunos medios asociados con nuestro proceso de Capítulo 11 ha afectado negativamente algunas relaciones con proveedores, clientes y empleados, algunos de ellos han decidido no hacer negocios con nosotros y es posible que no tengamos éxito en la obtención de fuentes alternativas. Además, las transacciones fuera del curso ordinario de negocios están sujetas a la aprobación previa de la Corte de Quiebras, lo que puede limitar nuestra capacidad para responder oportunamente a ciertos eventos o aprovechar las oportunidades. No podemos predecir o cuantificar el impacto final que el proceso de Capítulo 11 pueda tener en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Además, mientras continúe nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, nuestra administración deberá dedicar una cantidad significativa de tiempo y esfuerzo a concentrarse en los casos. Este desvío de atención puede tener un efecto material adverso la conducción de nuestro negocio y, como resultado, nuestra situación financiera y resultados de operación. Durante el proceso de Capítulo 11, nuestros empleados se han enfrentado a una considerable distracción e incertidumbre y hemos experimentado un aumento en los niveles de deserción de los empleados. Una pérdida de personal clave o una disminución de la moral de nuestros empleados podrían tener un efecto material adverso la conducción de nuestro negocio y, como resultado, nuestra situación financiera y resultados de operación.

Es posible que cualquier plan que implementemos bajo el Capítulo 11 se base, en gran medida, en estimaciones y análisis desarrollados por nosotros que, si resultan incorrectos, o si las condiciones adversas del mercado persisten o empeoran, podría derivar en que nuestro plan no tenga éxito.

Cualquier plan de reestructura bajo el Capítulo 11 que podamos implementar afectará tanto nuestra estructura de capital como la propiedad, estructura y operación de nuestros negocios y probablemente reflejará estimaciones y análisis basados en nuestra experiencia y percepción de tendencias históricas, condiciones actuales y desarrollos futuros esperados, así como otros factores que consideremos apropiados dadas las circunstancias. La consistencia de los resultados y desarrollos futuros reales con nuestras expectativas y estimaciones depende de una serie de factores, que incluyen, entre otros, nuestra capacidad para cambiar sustancialmente nuestra estructura de capital y la solidez y estabilidad de las condiciones económicas en general, tanto en los países donde operamos como en los mercados mundiales. El desarrollo de cualquiera de estos factores podría afectar significativamente de manera adversa la reorganización exitosa de nuestros negocios.

Además, cualquier plan de reorganización probablemente se basará en proyecciones financieras, incluso con respecto a ingresos, UAFIDA, gastos de capital, servicio de la deuda y flujo de efectivo. Las proyecciones son por definición especulativas y es probable que uno o más de los supuestos y estimaciones que son la base de estas proyecciones no sean precisos. Además, el impacto de la pandemia del COVID-19 en la industria aérea en general, y en nosotros en particular, vuelve aún más desafiante el desarrollo de estimaciones y proyecciones en los negocios. En consecuencia, esperamos que nuestra situación financiera real y los resultados de las operaciones difieran, quizás materialmente, de lo que hemos anticipado y no puede haber garantía de que los resultados o desarrollos contemplados por cualquier plan de reorganización que podamos implementar ocurrirán o, incluso si ocurren, que tendrán los efectos anticipados en nosotros y nuestras subsidiarias o en nuestros negocios u operaciones. El hecho de que tales resultados o desarrollos

no se materialicen como se espera podría afectar de manera material y adversa la implementación exitosa de cualquier plan bajo el proceso de Capítulo 11.

Operar durante un período prolongado en un proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 puede dañar nuestro negocio.

Operar durante un período prolongado bajo un proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera, resultados de operación y liquidez. Mientras continúe el proceso de Capítulo 11, seguiremos incurriendo en costos por honorarios profesionales y otros gastos asociados con la administración de este tipo de procesos, incluyendo costos de litigio. En general, un litigio puede ser costoso, toma tiempo y podría resultar en acuerdos o condenas que podrían afectar significativamente nuestros resultados financieros. También es posible que ciertos acreedores establezcan litigios con respecto al tratamiento de sus reclamos bajo un plan de reorganización. No es posible predecir los litigios potenciales en los que podemos ser parte, ni la resolución final de los mismos. Sin embargo, el impacto de cualquier litigio de este tipo en nuestro negocio y estabilidad financiera podría ser significativo. Además, si se prolonga el tiempo que permanecemos bajo un proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, es posible que también nos veamos en la necesidad de buscar nuevo financiamiento para mantener nuestras operaciones. Si no podemos obtener dicho financiamiento en condiciones favorables o en absoluto, las posibilidades de confirmar un plan de reorganización pueden verse seriamente comprometidas y puede aumentar la probabilidad de que nos veamos obligados a liquidar nuestros activos.

Es posible que enfrentemos reclamos que no sean incluidos dentro de nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11.

La legislación aplicable a nuestro proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 establece que la confirmación por la Corte de Quiebras de un plan de reorganización bajo el Capítulo 11 libera al deudor de sustancialmente todas las deudas que hayan sido reconocidas durante dicho procedimiento de Capítulo 11, en los términos y bajo las condiciones del plan de reorganización a aprobarse y confirmarse, en su caso, así como bajo los términos del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América. Salvo pocas excepciones, todos los reclamos que surgieron antes de la confirmación del plan de reorganización: (i) estarían sujetos a compromiso y/o tratamiento bajo el plan de reorganización; y (ii) serían pagados de acuerdo con el Código de Quiebras y los términos del plan de reorganización. Cualquier reclamo que haya surgido posterior al inicio del procedimiento de Capítulo 11 y que no se haya resuelto a través de un plan de reorganización, podría hacerse valer en nuestra contra, lo que podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados de operación después de la reorganización.

Esperamos que cualquier plan de reorganización a proponerse preverá, entre otras cuestiones, mecanismos para pagar reclamos contra las empresas deudoras, tratamiento de los actuales accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., así como ciertas reglas de gobierno corporativo y asuntos administrativos que tengan que ver con la reorganización del Grupo. Cualquier plan de reorganización a proponerse estará sujeto a la previa revisión por parte de algunos grupos de acreedores de los deudores y otras partes interesadas, así como a objeciones de otras partes interesadas y aprobación y confirmación final de la Corte de Quiebras. Por lo pronto, no existe certeza de que el Grupo pueda asegurar la aprobación y confirmación de un plan de reorganización por parte de la Corte de Quiebras.

Si no logramos negociar y consumar un plan de reorganización bajo el Capítulo 11, podríamos comenzar procesos de quiebra y liquidación.

Aún no hemos negociado un plan de reorganización con nuestros acreedores. Si no podemos negociar un plan de reorganización que nos mantenga como negocio en marcha, podríamos comenzar procedimientos de quiebra y liquidación para liquidar nuestros activos y distribuir las cantidades obtenidas entre nuestros acreedores conforme a diversos grados de prelación. En ese caso, nuestros accionistas probablemente perderían toda su inversión.

Nuestro negocio está significativamente afectado por la disponibilidad de los productos petroleros y los precios internacionales del petróleo, mismos que se han incrementado sustancialmente y muestran una importante volatilidad en años recientes.

Los periodos de alta volatilidad en los costos del combustible de aviones, así como precios más altos del mismo y las importantes afectaciones en el suministro del combustible para las aeronaves podría tener un impacto adverso material en nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos.

Los costos de combustible representan el rubro más importante en nuestros gastos de operación, representando el 11.6% y el 29.7% de nuestros gastos de operación totales para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente.

Por consiguiente, nuestros resultados operativos podrían verse significativamente afectados por los cambios en la disponibilidad y el costo del combustible de aviones, ambos sujetos a muchos factores económicos y políticos que ocurren en todo el mundo que nosotros no podemos ni controlar ni predecir con precisión. Dado que el combustible de aviones representa una importante proporción de nuestros costos operativos totales, cualquier incremento, incluso uno relativamente pequeño, puede resultar en un incremento significativo en nuestros costos operativos. Además, nuestra capacidad de pasar cualquier incremento en el costo del combustible de aviones a nuestros pasajeros a través de incrementos en las tarifas se puede ver limitado o se puede demorar. Adicionalmente, la venta de combustible de aviones para la industria de las aerolíneas podría sufrir cambios importantes que, en este momento es imposible determinar con precisión.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares, S.A., o ASA, es el organismo público descentralizado y el principal participante en la distribución de combustible de aviones para el uso en las aeronaves en México. A través de su Dirección de Combustibles, ASA gestiona, conserva y mantiene una red de 60 estaciones de combustible para aviación y un punto de suministro en México, y lo ha realizado por más de 33 años. Actualmente tenemos acuerdos de combustible con ASA, así como con otros proveedores que recientemente entraron al mercado mexicano, el cual establece los términos de pago, crédito y garantías, los requisitos para la calidad del combustible y los procedimientos para establecer la cantidad y precio del combustible de aviones. Como resultado de la reforma energética aprobada por el Congreso Mexicano en 2013 y la nueva Ley de Hidrocarburos que se promulgó en 2014, ciertas actividades que históricamente realizaba sólo ASA, tales como el transporte, almacenamiento y comercialización de combustible de aviones, se abrieron a otros participantes en el mercado autorizados por la Comisión Reguladora de Energía o CRE. Actualmente tenemos acuerdos de suministro de combustible tanto con ASA como con otros proveedores privados. Dichos acuerdos establecen los términos de pago, crédito y garantías, al igual que los requisitos para la calidad del combustible y los procedimientos para establecer la cantidad y precio de la turbosina. ASA sigue siendo el principal comercializador de turbosina en México, y uno de nuestros proveedores más importante de combustible. Sin embargo, el impacto positivo de la competencia en comercialización y logística de este hidrocarburo ha permitido mejorar las condiciones comerciales de suministro de este insumo en el mercado nacional y, como consecuencia de ello, Grupo Aeroméxico ha concretado acuerdos de suministro con otros proveedores del sector privado. Se espera que en el futuro continúen entrando participantes al mercado del combustible en México que mejoren las condiciones económicas del suministro de la turbosina; sin embargo, no existe la seguridad de que éste vaya a ser el caso. Además, aunque el incremento esperado de participantes podría tener un impacto positivo en la competitividad del sector, no podemos garantizar que así sucederá, ni tampoco podemos predecir el impacto que esto tendrá sobre nuestro negocio.

Nuestro acuerdo actual con ASA vence el 31 de diciembre de 2021, y puede ser terminado por nosotros con notificación previa por escrito con 30 días de antelación o terminado o rescindido por ASA en caso de incumplimiento de nuestras obligaciones conforme al contrato. Por otra parte, el acuerdo de suministro de turbosina con nuestro proveedor en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, World Fuel Services México, S. de R.L. de C.V. ("World Fuel") vence hasta 2022 y podrá ser terminado por alguna de las partes sólo en el caso de incumplimiento. Si ASA o algún otro de nuestros proveedores de combustible nos rescinden los contratos con nosotros, tedríamos que buscar otras alternativas para cumplir con nuestras demandas de combustible. No podemos garantizar que esas otras fuentes alternativas ofrezcan términos y condiciones similares a los que contamos actualmente en nuestros contratos, ni tampoco que sean suficientes para cubrir nuestras necesidades de combustible, y cualquiera de estas opciones tendría un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, nuestros resultados operativos o nuestra condición financiera.

Derivado de la reforma energética, los precios base de la turbosina se establecen conforme a las dinámicas de mercado internacional basados en referencias e indicadores como el "U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel" y el "U.S. West Coast Waterborne Fuel." siendo la diferencia entre los privados y ASA/ Petróleos Mexicanos que los primeros fijan su diferencial, o costo de distribución y ganancia, a un periodo más largo (entre 1 y dos años), lo cual otorga menor volatilidad y predictibilidad en el precio. El precio total que nosotros pagamos por combustible también refleja los costos de transporte, almacenaje, expendio y descuentos con base en la cantidad de combustible adquirido.

Actualmente, Petróleos Mexicanos (PEMEX), la empresa paraestatal de petróleo cuenta con seis refinerías, cuatro de las cuales producen combustible de aviones (específicamente Turbosina y Avgas), y sólo hay un ducto de turbosina en todo el país que suministra directamente al AICM, el cual se origina en la refinería de PEMEX ubicada en Tula. Además, y derivado de la baja producción de combustible de aviación en México, PEMEX ha importado alrededor del 60% del total del consumo doméstico. Las afectaciones en la producción del combustible de aviones en cualquiera de estas refinerías, en la importación de combustible de aviones o en el transporte, podría causar una menor disponibilidad del combustible de aviones en el AICM o en cualquier aeropuerto al que atendemos, así como resultar en costos de transporte del combustible de aviones mayores para nuestras aeronaves en dichos aeropuertos, lo cual tendría un efecto adverso importante sobre nuestro negocio, la condición financiera o los resultados operativos.

Fuera de México, obtenemos combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos, a precios a los que generalmente se basan en el Platt's Oilgram Price Report para la región en la cual se ubica el aeropuerto. Los cambios en los precios del petróleo conforme a todos nuestros contratos de combustible se correlacionan con el precio internacional del petróleo, el cual ha sido altamente volátil, fluctuando sustancialmente en los últimos años (principalmente como resultado del exceso de producción, los disturbios políticos y sociales en países tales como Nigeria, Libia, Irán, Venezuela y otras naciones productoras de petróleo, los efectos de las sanciones en los suministros provenientes de Irán y otros eventos internacionales tales como el ataque a la Instalación Abqaiq de Saudi Aramco el 14 de septiembre de 2020 y los recientes eventos relacionados con Irán y Estados Unidos).

Desde 2014 hasta 2015 el precio promedio anual del Brent, referencia internacional para los precios del petróleo, cayó en 46.1%. Este precio se redujo 15.8% de 2015 a 2016. En los años de 2017 y 2018 presentó aumentos de 21.4% para el primero y 30.7% para el segundo, mientras que en 2019 y 2020 el precio cayó un 10.4% y 32.5% respectivamente. Este último ajuste relacionado principalmente con la reducción de la demanda de turbosina es resultado de la contingencia por el Covid-19.

Aunque los incrementos o caídas en el precio del petróleo son inciertos, cualquier posible incremento en los precios del petróleo y del combustible de aviones tienen un efecto material adverso sobre nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos, en la medida en que no podamos pasar esos incrementos a nuestros clientes, o en la medida en que el aumento en tarifas reduzca la demanda de nuestros servicios.

Para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones en el precio en los mercados de petróleo internacionales, tenemos una política para celebrar instrumentos derivados. Si nuestra política de cobertura no es eficaz o es insuficiente para limitar nuestra exposición a incrementos en los costos del combustible, y no podemos pasar esos incrementos en los costos de combustible a nuestros pasajeros a través de sobre-cuota de combustible e incrementos en las tarifas, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos se pueden ver afectados adversamente.

En los últimos años, hemos tenido éxito con frecuencia en pasar el incremento en los precios del combustible a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o imponer sobre-cuota de combustible; sin embargo, con frecuencia existen demoras entre el momento en que se genera el incremento en el precio del combustible de aviones y el momento en el que entran en vigor los incrementos de precio o sobre-cuota por combustible. También, nuestros incrementos en precios y sobre-cuota por combustible no han sido uniformes a lo largo de nuestra estructura de rutas, ya que las presiones competitivas en algunas rutas en las que volamos generan condiciones conforme a las cuales un incremento en las tarifas podría dar como resultado la caída en los factores de ocupación que eliminarían las mejoras en las utilidades operativas que buscamos alcanzar.

Nuestras operaciones involucran cierto grado de riesgo inherente que no se puede cubrir con nuestros seguros o que puede ser difícil asegurar en términos comercialmente aceptables.

Existen ciertos riesgos de negocios que no pueden ser asegurados o que, en línea con la práctica de la industria, podemos dejar sin asegurar, incluyendo la interrupción de negocios, pérdida de utilidades o ingresos, pérdidas por mantenimiento y consecuenciales que surjan de una avería mecánica o pérdidas relacionadas con el incumplimiento por parte de los proveedores o los talleres de reparación. En la medida en que las pérdidas reales en que incurramos surjan de esos riesgos no asegurados, tendremos que asumir pérdidas sustanciales, las cuales pueden tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Incrementos en los costos de seguros o cobertura de seguro inadecuada pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

La industria de seguros de aviación se ha visto de tiempo en tiempo severamente afectada por eventos catastróficos, los accidentes de aviación y los ataques terroristas. Por consiguiente, la reacción inmediata de los aseguradores ha sido incrementar las primas y reducir o limitar ciertos montos de cobertura, y los incrementos se aplican a discreción de las aseguradoras, con base en la exposición de cada aerolínea

El 31 de julio de 2018, durante el vuelo AM2431 de Durango a la Ciudad de México, nuestra aeronave E-190 se salió de la pista y fue consumida por un incendio posterior al impacto. Según lo determinó la AFAC, este accidente se debió a condiciones climáticas excepcionalmente adversas y no hubo ninguna víctima. La cobertura de riesgo de fuselaje pagó el total de la pérdida, conforme al contrato de arrendamiento. De los 99 pasajeros, 87 sufrieron lesiones corporales y fueron hospitalizados después del accidente. Derivado de dicho incidente, al 31 de diciembre de 2020 existen 43 demandas interpuestas en los Estados Unidos de América, asimismo, existe un litigio en México derivado del mismo hecho; las aseguradoras, de forma coordinada con Aeroméxico trabajan con los abogados para vigilar y litigar dichos asuntos. Ésta ha sido la única pérdida principal que ha cubierto nuestra póliza de seguro en los últimos 10 años.

En el futuro, cierta cobertura de seguro de aerolínea podría ser más cara, no estar disponible o estar disponible únicamente para montos reducidos o respecto a eventos limitados que son insuficientes para cumplir con los niveles que requieren nuestros arrendadores de aeronaves, partes financieras o los reglamentos gubernamentales aplicables. Cualquier incapacidad que tengamos para obtener un seguro en términos comercialmente aceptables para nuestras operaciones generales o nuestros activos específicos, podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos y podría también causar que tengamos que dejar en tierra nuestra aeronave y/o perder la posesión de las aeronaves que arrendamos o que están sujetas a intereses en garantía a favor de los prestamistas de aeronaves.

Además, no podemos garantizar que nuestra cobertura existente sea suficiente para protegernos contra todas las pérdidas potenciales; que podamos mantener nuestra cobertura existente en el futuro o que las primas no se incrementarán de manera sustancial, todo lo cual podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

Nuestra flota consta en su totalidad de aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer.

Al 31 de diciembre de 2020, aproximadamente el 56% nuestra flota operativa era fabricada y ensamblada por Boeing y el otro 44% por Embraer. Como resultado de este alto nivel de concentración somos sumamente susceptibles a cualquier asunto que pueda surgir en relación con estos proveedores, incluyendo la incapacidad de cumplir con las obligaciones contractuales, demoras en las entregas de las aeronaves o componentes que se requieren para el mantenimiento de la aeronave, problemas de seguridad o problemas reputacionales, demoras en nuestras operaciones como resultado de la incapacidad de capacitar oportunamente al personal para que opere la nueva aeronave, y los costos adicionales que se derivan de una operación que construya capacidad y proporcione capacitación que podrían implicar un cambio de proveedor.

La AFAC, tendría la facultad de suspender o restringir el uso de nuestra aeronave en caso de que existan problemas reales o percibidos tanto a nivel mecánico como de diseño mientras realiza sus investigaciones. Si como resultado de

cualquiera de estos problemas nosotros no podemos obtener aeronaves nuevas, cualquiera de nuestras aeronaves se tiene que dejar en tierra por un periodo ampliado o se daña nuestra reputación, esto podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Actualmente pretendemos continuar basándonos exclusivamente en estos fabricantes de aeronaves por el futuro predecible. En caso de que Boeing o Embraer no puedan cumplir con sus obligaciones contractuales por cualquier razón, o si nosotros no podemos adquirir o arrendar aeronaves de sus propietarios, operadores o arrendadores bajo términos aceptables, tendremos que encontrar otros proveedores para un tipo de aeronave similar. Si tenemos que arrendar o comprar aeronaves de otro proveedor, perderemos los importantes beneficios que hemos derivado de la composición actual de nuestra flota. También incurriremos en costos de transición importantes, incluyendo los costos y demoras asociados con reentrenar a nuestros empleados, sustituir nuestros manuales y adaptar nuestras instalaciones y programas de mantenimiento. Nuestras operaciones se verían también afectadas sustancialmente por la falla o incapacidad de los proveedores de aeronave de proporcionar refacciones suficientes o servicios de soporte relacionados en forma oportuna.

A medida que envejece nuestra flota, nuestros costos de mantenimiento se incrementarán.

Los costos de mantenimiento representan un costo operativo importante para nosotros. Los costos de mantenimiento representaban 6.2% de nuestros gastos operativos totales para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2020 y 7.0% para el año terminado el 31 de diciembre de 2019. Al 31 de diciembre de 2020, la edad promedio de nuestras aeronaves es aproximadamente 9.3 años. A medida que nuestra flota envejece, en caso de que no sea sustituida, requerirá mayor mantenimiento y nuestras garantías empezarán a vencer. Como resultado, nuestros costos de mantenimiento se incrementarán, tanto en términos absolutos como en porcentaje de nuestros gastos operativos. Cualquier incremento significativo en los costos de mantenimiento y reparación podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Dependemos de mantener altas tasas de utilización de aeronave diarias para controlar los costos, lo cual nos hace especialmente vulnerables a las demoras.

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia comercial es mantener una alta tasa de utilización de aeronaves para poder incrementar nuestros ingresos; la tasa de utilización de aeronaves es una medida de productividad de las aeronaves que representa la cantidad de tiempo que cada aeronave se encuentra en el aire transportando pasajeros. Los cambios en las tasas de utilización de nuestras aeronaves pueden afectar nuestro desempeño operativo. La utilización de las aeronaves se ve afectada negativamente por las demoras que resultan de un número de factores que se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo ineficiencias en el control de tráfico aéreo, congestión en tráfico aéreo y aeropuertos (que es particularmente importante en el AICM, nuestro principal centro de operaciones), problemas técnicos y operativos en los aeropuertos, condiciones climáticas adversas y demoras por parte de proveedores terceros de los servicios relacionados con combustible y manejo en tierra, entre otras cosas.

Los controladores aéreos de Estados Unidos y México dependen con frecuencia de tecnologías antiguas que con frecuencia recargan el sistema y obligan a las aerolíneas a volar por rutas ineficientes e indirectas lo que genera demoras, que a su vez tienen un impacto negativo sobre la utilización de las aeronaves.

Adicionalmente, una alta tasa de utilización de aeronaves incrementa el riesgo de que una aeronave salga de itinerario durante el día, lo cual resulta en que esa aeronave sea demorada o detenida en tierra por uno o más días, lo que altera el itinerario de servicio o causa demoras o cancelaciones de vuelos adicionales e impacta nuestras operaciones y resultados operativos. Esas demoras y cancelaciones podrían reducir la utilización de las aeronaves que a su vez podría reducir nuestros ingresos y rentabilidad, así como dañar nuestra reputación. La reducción en las tasas de utilización puede afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, la satisfacción de los pasajeros puede reducirse si los vuelos experimentan demoras importantes, se cancelan o si los pasajeros pierden vuelos de conexión. La insatisfacción de los pasajeros puede dañar nuestra reputación, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Ante la perspectiva de un proceso prolongado de recuperación de la demanda ante la pandemia de COVID-19 y como parte del proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, durante el tercer trimestre del 2020 la Compañía convino con sus arrendadores de aeronaves y motores la modificación temporal de sus contratos de

arrendamiento para transformarse en acuerdos de pago por hora ("Acuerdos PPH"). Los Acuerdos PPH permitirán a Aeroméxico cambiar la estructura de costos de arrendamiento mensuales en función de la utilización del equipo, lo que reducirá sustancialmente los costos fijos de la Compañía.

Estamos expuestos a incrementos en cargos de aterrizaje y otras cuotas de acceso a aeropuertos.

Debemos pagar cuotas a los operadores aeroportuarios por el uso de sus instalaciones. Los costos aeroportuarios representan un costo operativo importante para nosotros. Los impuestos de pasajeros y los cargos de aeropuerto se han incrementado en los años recientes en muchos de los aeropuertos a los que los atendemos, en ocasiones de manera sustancial. Además, no puede haber seguridad alguna de que el AICM (el único aeropuerto comercial ubicado en la Ciudad de México y nuestra principal base de operaciones) y otros aeropuertos no impondrán cargos aeroportuarios más altos en el futuro en caso de que haya una mayor demanda o una mayor congestión de tráfico, con lo cual se incrementarían también nuestros costos operativos y afectarían adversamente nuestros márgenes operativos. No hay seguridad alguna de si o cuándo operará un nuevo aeropuerto en el área de la Ciudad de México o respecto a las cuotas que se cobrarán para operar a partir de ese aeropuerto.

No podemos tener asegurado el acceso a instalaciones adecuadas y derechos de aterrizaje necesarios para nuestras operaciones, y la falta de una infraestructura adecuada o las restricciones aeroportuarias excesivamente gravosas pueden tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Algunos aeropuertos a los que atendemos (o a los que planeamos atender en el futuro) están sujetos a restricciones de capacidad e imponen restricciones de slots durante ciertos periodos del día. No podemos ofrecer ninguna garantía de que podamos obtener el número suficiente de slots, puertas de embarque y otras instalaciones en aeropuertos para cumplir con las demandas de nuestro negocio en un futuro o de que podrán garantizar dichos slots a tarifas competitivas. También es posible que los aeropuertos que actualmente no están sujetos a restricciones de capacidad, lo estén en el futuro. Además, debemos utilizar nuestros slots y espacios asignados en forma regular y oportuna, o nos arriesgamos a que dichos slots sean reasignados a otras aerolíneas. En los casos en los que los slots u otros recursos de aeroportuarios no están disponibles o su disponibilidad está restringida en alguna manera, es posible que tengamos que modificar nuestros itinerarios, cambiar rutas o reducir la reutilización de aeronaves. Cualquier de estas alternativas podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Además, algunos aeropuertos a los que atendemos imponen diferentes restricciones, incluyendo límites en los niveles de ruido de la aeronave, límites en el número de salidas diarias promedio y toques de queda en el uso de las pistas. Además, no podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan dichas restricciones no las implementarán en el futuro o que, donde éstas existen, no vayan a ser más onerosas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad de continuar brindando o incrementar servicios a dichos aeropuertos y pueden tener un impacto sobre nuestra condición financiera y resultados operativos.

Nuestro negocio depende en gran medida de nuestras operaciones en el AICM.

Dada nuestra estrategia radial ("*hub-and-spoke*"), nuestro negocio depende en gran medida de nuestras operaciones en el AICM y, por consiguiente, la demanda de los servicios de transporte aéreo desde y hacia la Ciudad de México. Al 31 de diciembre de 2020 operábamos cerca del 45.4% de nuestras salidas totales desde este aeropuerto. Para mantener nuestras altas tasas de utilización de aeronaves, dependemos especialmente de la llegada a tiempo de nuestros vuelos para garantizar que nuestros pasajeros tomen sus conexiones y nuestras aeronaves se mantengan dentro de nuestros apretados itinerarios. Dependemos además de que el control del AICM se gestione eficientemente. Al igual que cualquier otra aerolínea, estamos sujetos a las demoras y afectaciones de servicio que causan factores que están fuera de nuestro control, incluyendo la saturación del tráfico aéreo en los aeropuertos, eventos de fuerza mayor, condiciones meteorológicas adversas, mayor seguridad y cambios en la infraestructura aeroportuaria.

Cualquier afectación importante al AICM probablemente resulte en inconveniencias para los pasajeros, reducción en la utilización de aeronaves y aumentos a nuestros costos, todo lo cual podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, cualquier restricción en nuestra capacidad de procesar pasajeros o las restricciones de capacidad de vuelo implementadas en el AICM podrían afectar nuestras operaciones. Cualquier acto por parte de una autoridad o cambio en la reglamentación que restrinja nuestra capacidad de continuar utilizando

o añadiendo slots en el futuro en el AICM podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos.

No podemos proporcionar ningún tipo de garantía respecto a si los cambios en nuestras operaciones comerciales resultantes de la operación de la implementación del Sistema Aeroportuario de la Ciudad de México, incluyendo tener que operar en más de un aeropuerto en el área metropolitana de la Ciudad de México, podrá tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera y si afectaría nuestra capacidad de mantener y ampliar nuestro negocio y rentabilidad.

Además, cualquier cambio en la legislación, las normas o los reglamentos aplicables a la asignación o gestión de slots en el AICM podría tener un impacto negativo importante sobre nuestro negocio, posición financiera y resultados operativos.

Los cambios en la manera en que se permite operar en los aeropuertos podrían tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Nuestros resultados operativos se pueden ver afectados por cualquier acción que tomen los concesionarios de los aeropuertos mexicanos, las dependencias gubernamentales u otras agencias o autoridades que tengan jurisdicción sobre nuestras operaciones en los aeropuertos, incluyendo entre otros:

- terminación de nuestros contratos de uso de aeropuerto;
- reglamentos de viajes internacionales tales como aduanas e inmigración;
- incrementos en los impuestos;
- cambios en las leyes que afecten los servicios que pueden ofrecer las aerolíneas en mercados específicos y en aeropuertos específicos;
- huelgas y otras interrupciones que afecten a los aeropuertos;
- no lograr mantener o incrementar la capacidad;
- restricciones sobre las prácticas competitivas; y
- la adopción de estatutos o reglamentos que tengan un impacto sobre las normas de servicio a clientes, incluyendo normas de seguridad y protección y de salud y la terminación de las licencias o concesiones para operar en aeropuertos.

En general, todos estos cambios u otros en las operaciones aeroportuarias podrían tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera.

La industria de las aerolíneas está expuesta a eventos externos, tales como ataques terroristas, desastres naturales, caídas en el turismo, incremento en el crimen organizado y el surgimiento de enfermedades contagiosas, tales como la actual pandemia de coronavirus.

Nuestras operaciones pueden ser afectadas adversamente por eventos imprevistos, incluyendo terrorismo, guerras, conflictos nacionales e internacionales (incluyendo laborales), temas de salud pública (incluyendo epidemias y pandemias tales como coronavirus, ébola, o influenza), y desastres naturales como terremotos, tsunamis, huracanes, entre otros. Estos eventos pueden irrumpir o restringir nuestra capacidad operativa o financiera y afectar adversamente nuestro negocio y resultados operativos.

Los ataques terroristas han tenido un impacto negativo en la industria de las aerolíneas. Los efectos primarios que experimenta la industria de las aerolíneas incluyen mayores costos de protección y seguros, mayores preocupaciones sobre futuros ataques terroristas, cierres de aeropuertos, cancelaciones de vuelos y demoras debido a violaciones de protección y amenazas de seguridad que percibe el público, así como una reducción significativa en el tráfico de pasajeros y de rendimientos debido a la caída dramática posterior en la demanda para los viajes aéreos a nivel mundial. Los ataques terroristas o el miedo a dichos ataques, o los eventos mundiales que pudieran causar una caída en los factores de carga de pasajeros y los rendimientos, podrían demorar los servicios programados, y también causar como

resultado un aumento en los costos, tales como mayores costos de seguro para la industria de las aerolíneas, incluyéndonos a nosotros. En caso de que ocurran eventos o circunstancias similares en el futuro, nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos se verán afectados adversamente.

Además, los desastres naturales, las caídas en los índices de turismo, los incrementos en los actos delictivos o los brotes de una pandemia como ocurre actualmente con el coronavirus, podrían tener un efecto adverso sobre la industria de las aerolíneas en México, lo cual podría impactar negativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

La Organización Mundial de la Salud ha declarado al coronavirus ("COVID-19") como una pandemia global. Esta pandemia ha tenido, y continúa teniendo, un impacto relevante y sin precedente en nuestro negocio. A la fecha, el cierre de fronteras, las medidas de prevención y prácticas sanitarias, y la baja en la demanda, en general, ha resultado, entre otros, en una reducción, a diciembre de 2020, de capacidad de nuestra red doméstica del 32.8%, y de nuestra red internacional del 56.7%; ajustes salariales; incremento costos derivado del fortalecimiento de medidas sanitarias; y reducción de costos no esenciales. Asimismo, la pandemia de COVID-19, aunado a otros factores globales, externos a la sociedad, implicó, en marzo de 2020, el ajuste de algunas de nuestras calificaciones, tanto corporativa como de deuda emitida por la Sociedad.

La pandemia global de COVID-19 ha incrementado el impacto negativo a la demanda por nuestros servicios (derivada de cierre de fronteras, restricciones de viaje legales locales o internacionales, cuarentenas, medidas preventivas, percepción de seguridad sanitaria o baja generalizada en niveles de consumo, entre otros), y ha afectado a nuestros clientes, empleados y cadena de proveeduría de manera tal que el impacto se ha magnificado en nuestra condición financiera y resultados de operación. Entre otros, el impacto negativo en nuestras ventas se incrementó sustancialmente; nuestra capacidad disminuyó, obligándonos a mantener un mayor número de aviones en tierra.

No podemos garantizar que no nos veremos afectados por esos eventos, o algún otro evento similar que no hayamos previsto, o que la cantidad de cobertura de seguro, en su caso, será adecuada en caso de que surjan dichas circunstancias. Además, cualquiera de dichos eventos podría causar un incremento importante en nuestras primas de seguro, lo cual afectaría adversamente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

La industria de aerolíneas es altamente competitiva y podemos enfrentar mayor competencia en una parte importante de nuestro negocio y rutas.

La industria de aerolíneas es altamente competitiva y éstas compiten con base en varios factores tales como precios, disponibilidad y frecuencia de los vuelos, puntualidad del servicio y programas de viajero frecuente. La industria de aerolíneas es especialmente susceptible a los descuentos en precios, debido a que las aerolíneas incurren únicamente en costos marginales para proporcionar el servicio a los pasajeros que ocupan asientos que de otra manera no se venderían.

Algunos de nuestros competidores pueden recibir un apoyo proveniente de fuentes externas, tales como sus gobiernos nacionales (que podrían subsidiar sus operaciones), lo cual no está disponible para nosotros. Este apoyo podría ponernos en una desventaja competitiva y afectar adversamente nuestro negocio, operaciones y desempeño financiero.

Además, las teleconferencias y otros métodos de comunicación electrónica también pueden agregar una nueva dimensión a la competencia en la industria, ya que los viajeros de negocios buscan sustitutos de menor costo a los viajes aéreos. El mayor uso de los medios de comunicación electrónicos como sustituto de los viajes aéreos y muchas otras tendencias que pueden reducir los viajes tienen y es probable que continúen teniendo un efecto adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos o la condición financiera.

El crecimiento de nuestros competidores y/o un exceso en la oferta del mercado transfronterizo, como resultado de los tratados existentes o por cualquier otra razón, puede tener un impacto material adverso sobre nuestro negocio, nuestra condición financiera, nuestros resultados operativos y nuestros planes de inversión y/o crecimiento.

La industria de aerolíneas nacional y global puede sufrir una mayor restructuración a partir de quiebras, concursos mercantiles o la consolidación de la industria, lo cual tendría un efecto material adverso sobre nosotros.

Nos enfrentamos y continuamos enfrentando una fuerte competencia por parte de otras aerolíneas en nuestras rutas nacionales e internacionales, debido a restructuraciones provenientes de quiebras o concursos mercantiles y la consolidación de la industria. Además, muchas aerolíneas han presentado peticiones de concurso mercantil en años recientes y otras podrían restructurarse en un concurso mercantil o amenazar hacerlo en el futuro para reducir sus costos.

Ciertas aerolíneas que operan bajo la protección de la quiebra o concurso mercantil ofrecen descuentos importantes en sus tarifas para mantener la liquidez y aumentar su base de clientes, así como la lealtad de sus clientes. Estos descuentos en tarifas podrían reducir los ingresos de todas las aerolíneas, incluyéndonos, lo cual tendrá un efecto adverso sobre nosotros e incrementará la competencia en las rutas internacionales a las que atendemos.

La industria de aerolíneas mundial ha experimentado una consolidación significativa a través de una serie de fusiones y adquisiciones. Es posible que ocurran otras consolidaciones y reorganizaciones en esta industria. Si otras aerolíneas participan en dichas actividades, éstas pueden mejorar significativamente sus estructuras de costos o capacidades de generación de ingresos, con lo cual podrían convertirse en fuertes competidores.

Asimismo, como resultado de las posibles reestructuras, el control accionario de las aerolíneas o grupos podría cambiar, lo que podría significar cambios en los acuerdos o contratos derivados de intereses comerciales o de negocio de las nuevas partes en control.

No podremos celebrar arrendamientos a largo plazo u obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves.

Como resultado de varios factores, incluyendo las condiciones macroeconómicas o regulatorias en México, no podremos celebrar arrendamientos operativos a largo plazo ni obtener financiamiento para adquirir nuevas aeronaves ni siquiera en términos atractivos. Una vez que se adoptó la Convención de Ciudad del Cabo, México seleccionó la disposición “amigable para los acreedores” o la Alternativa B de insolvencia, lo cual otorga más discreción a los deudores y los tribunales locales para determinar si y cuándo deben subsanarse los incumplimientos, o si la aeronave se debe devolver a su propietario o acreedor.

El hecho de que México haya seleccionado esta disposición de insolvencia puede limitar nuestro acceso o incrementar nuestros costos de financiamiento, para implementar nuestra estrategia de aumentar el número de aeronaves propias en nuestra flota. La incertidumbre respecto a los derechos de los acreedores en un procedimiento de concurso mercantil en México y los factores que se mencionan arriba, podrían inhibir nuestra capacidad de arrendar o adquirir nuevas aeronaves en términos atractivos o siquiera poder adquirirlas, lo cual puede tener un impacto material adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, si no podemos obtener el financiamiento necesario para adquirir una aeronave para la cual hayamos celebrado un contrato de compra vinculante y no logramos cancelar la orden o la demora de la entrega de la aeronave, estaríamos en incumplimiento del contrato de compra correspondiente. La posible responsabilidad por daños y perjuicios en caso de dicho incumplimiento podría tener un impacto material adverso sobre nuestra condición financiera y los resultados operativos.

Tenemos una cantidad importante de obligaciones fijas y probablemente se incrementen la cantidad de nuestras obligaciones fijas en el futuro.

Si bien nos beneficiamos actualmente de los acuerdos de PBH negociados con los arrendadores en virtud del Capítulo 11, realizaremos en el futuro pagos fijos de renta mensual de conformidad con los arrendamientos de nuestras aeronaves y los arrendamientos de nuestras instalaciones aeroportuarias. Al 31 de diciembre de 2020, nuestros pagos de arrendamiento conforme a nuestros contratos serían de $5,192 millones de pesos para 2021, $5,990 millones de pesos para 2022 y $3,735 millones de pesos para 2023.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020, teníamos $9,351 millones de pesos en créditos y préstamos vigentes (deuda neta). En el futuro, esperamos incurrir en obligaciones fijas adicionales y deuda a medida que recibimos nuevas aeronaves y arrendemos aeronaves adicionales y otros equipos en el futuro y aumentemos aeronaves propias.

Esperamos incurrir en obligaciones fijas adicionales y deuda a medida que recibimos las nuevas aeronaves y arrendemos aeronaves adicionales y otros equipos en el futuro.

Tener una cantidad importante de obligaciones de pagos fijos podría causar, entre otras cosas, lo siguiente:

- limitar nuestra capacidad de conseguir financiamiento adicional para capital de trabajo y otros fines;
- aumentar los costos fijos y limitar nuestra flexibilidad financiera; en caso de que necesitemos adaptar nuestras operaciones para las nuevas condiciones o continuar haciendo gastos de capital necesarios para nuestras operaciones continuas;
- desviar flujos de efectivo importantes de nuestras operaciones hacia el servicio de nuestras obligaciones fijas conforme a los contratos de arrendamiento y los contratos de financiamiento de aeronaves;
- si se incrementaran las tasas de interés variable sobre nuestra deuda, incurriríamos en gastos de intereses adicionales;
- limitar nuestra capacidad de aprovechar las oportunidades relacionadas con nuestras operaciones; y
- limitar nuestra capacidad para planear, o reaccionar, a los cambios en nuestro negocio y en la industria de las aerolíneas y las condiciones económica prevalecientes,

todo ello podría afectar adversamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Nuestra capacidad de realizar pagos programados sobre nuestras obligaciones fijas dependerá principalmente de nuestro desempeño operativo futuro y de la generación de flujo de efectivo, lo que a su vez dependerá de las condiciones económicas y políticas prevalecientes, así como de factores financieros, competitivos, regulatorios, de negocios o de otro tipo, muchos de los cuales están fuera de nuestro control. No podemos asegurar que podremos generar flujo de efectivo suficiente a partir de nuestras operaciones para pagar nuestras obligaciones fijas a medida que éstas se venzan, y nuestra incapacidad de realizarlo puede dañar nuestro negocio. Si no podemos realizar los pagos sobre nuestras obligaciones fijas, nos veremos forzados a renegociar las obligaciones existentes o a obtener capital adicional o financiamiento de deuda, lo cual podría afectar adversamente nuestra condición financiera y nuestros resultados operativos. Si decidimos financiar nuestras actividades con deuda adicional, podemos estar sujetos a convenios financieros y de otro tipo adicionales que puedan restringir nuestra capacidad de conducir nuestro negocio. No podemos garantizar que nuestros esfuerzos de renegociación serán exitosos u oportunos o que podamos refinanciar nuestras obligaciones en términos aceptables, o de hecho si podremos refinanciarlas.

Es posible que no podamos mantener la liquidez

Nuestra liquidez futura podría verse impactada negativamente por una serie de factores entre los que se incluyen un incremento anticipado en nuestros pagos de arrendamientos conforme a los nuevos arrendamientos financieros, una volatilidad importante de los precios de los combustibles, la volatilidad en los tipos de cambio, condiciones económicas adversas, afectaciones en los mercados de capital globales y eventos catastróficos.

Si nuestra liquidez se ve restringida debido a dichos factores, nuestra capacidad de realizar los pagos oportunos de nuestros arrendamientos o cumplir con las disposiciones importantes de nuestras obligaciones contractuales podría resultar en una serie de consecuencias adversas, incluyendo el ejercicio de los recursos por parte de los arrendadores del equipo y otros acreedores que podrían resultar en efectos materiales adversos para nuestra posición financiera y resultados operativos. Además, la liquidez restringida podría limitar nuestra capacidad de implementar nuestras iniciativas estratégicas, que incurriéramos en gastos de capital necesarios para mantenernos como un proveedor competitivo de servicios de aerolíneas, resistir las presiones competitivas y limitar nuestra flexibilidad para responder a las cambiantes condiciones tanto de negocios como económicas, incluyendo mayor competencia y demanda de nuestros servicios, lo cual nos pondría en una posición de desventaja al compararnos con nuestros competidores.

El desempeño financiero de la industria de aerolínea se caracteriza por bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, y no podremos competir efectivamente contra otras aerolíneas con mayores recursos financieros o menores costos operativos.

La industria de aerolíneas se caracteriza en general por tener bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos, principalmente conformados por los sueldos y salarios de las tripulaciones y otro personal (que tienden a ser sustanciales en varias jurisdicciones en las que operamos), los costos de combustible y los pagos de arrendamientos de aeronaves y motores, además de otros costos financieros relacionados con el equipo de las aeronaves. Los ingresos por vuelo se mueven principalmente por el número de pasajeros que transportamos y las tarifas, las cuales pueden variar significativamente dependiendo de varios factores, que muchas veces están fuera de nuestro control, incluyendo las condiciones económicas y políticas generales, en especial en algunas regiones de México), el clima y las estrategias de precios de nuestros competidores, así como la tolerancia a operar a niveles de margen de utilidad muy bajos o incluso pérdidas.

Sin embargo, los gastos operativos de volar una aeronave no varían significativamente con el número de pasajeros transportados y no se pueden ajustar rápidamente para responder a los cambios en los ingresos o a un déficit en los niveles de ingresos esperados. Como resultado, las fluctuaciones en la demanda de vuelos podrían afectar los precios, lo que a su vez afectaría de manera importante nuestros resultados operativos y financieros.

La operación de nuestros negocios está sujeta a nuestra capacidad de obtener aprobaciones regulatorias a nivel local e internacional, y mantener nuestras concesiones y licencias operativas existentes.

La industria de las aerolíneas en México está sujeta a una extensa regulación. De acuerdo con la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren autorización a través de una concesión o permiso y autorizaciones accesorias para brindar los servicios de transporte aéreo al público en México.

Nuestras concesiones pueden ser revocadas de inmediato por el gobierno de México, incluyendo como resultado de (i) incumplimiento en ejercer los derechos conferidos por las concesiones, por un periodo que exceda 180 días naturales a partir de la fecha en la que se otorgaron; (ii) incumplimiento en mantener vigentes los seguros requeridos conforme a la Ley de Aviación Civil; (iii) cambio de nacionalidad del titular de la concesión o permiso; (iv) cesión, hipoteca, gravamen, transferencia o transmisión de las concesiones, permisos o derechos conferidos conforme a dichos instrumentos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) cesión, hipoteca, gravamen, transferencia o transmisión de las concesiones, permisos o derechos conferidos conforme a dichos instrumentos a otras entidades, nacionales o extranjeras, sin la previa autorización de la SCT; (vi) alterar o falsificar documentos oficiales; (vii) cabotaje en México utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas; y (viii) incumplir con las condiciones de seguridad respecto a la aeronavegabilidad y seguridad operativa (cuando dicha violación sea considerada grave por parte de la autoridad).

La SCT tiene la autoridad para revocar una concesión cuando el concesionario haya sido previamente sancionado, al menos tres veces, en los siguientes casos: (i) aplicar tarifas diferentes a las tarifas registradas o aprobadas, según corresponda; (ii) interrupción de los servicios sin autorización de la SCT, excepto en casos de fuerza mayor; (iii) brindar servicios diferentes a aquellos enumerados en la concesión o permiso correspondiente; (iv) incumplir en la indemnización por daños y perjuicios que surjan de los servicios prestados; (v) realizar o dejar de realizar actos, que eviten la prestación de los servicios conforme a la concesión; (vi) incumplimiento de las medidas de protección de higiene o ambientales y sus estándares; y (vii) en general, incumplir con cualquier obligación o condición estipulada por la Ley de Aviación Civil, sus reglamentos y la concesión o permiso correspondiente, *en el entendido* de que dicha violación haya sido sancionada por una sentencia final, conforme a la ley aplicable.

En caso de revocación de la concesión o permiso correspondiente, el concesionario se verá impedido a obtener, directa o indirectamente, otra concesión dentro de los cinco años siguientes a la sentencia de revocación final.

Conforme al Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la SCT está autorizada a suspender los servicios aéreos de los concesionarios, sus operaciones, licencias y certificados de capacidad cuando: (i) una aeronave incumpla las condiciones de aeronavegabilidad y sus requisitos; (ii) durante el proceso de verificación, se detecte que existen condiciones que pongan en peligro la seguridad de las operaciones aéreas; (iii) los servicios de la aerolínea o las operaciones del taller aeronáutico no cumplan con los requisitos y condiciones estipulados en la correspondiente concesión o permiso; (iv) el personal técnico aeronáutico presenta discapacidad psico-física temporal o permanente

que evite el adecuado desempeño de sus labores; (v) el personal de vuelo y el personal de tierra que lleven a cabo funciones de control de tráfico aéreo no pueden permanecer en su puesto antes de ser sustituidos por un personal autorizado, excepto en caso de fuerza mayor; (vi) la operación del centro de capacitación deja de cumplir con los requisitos de la SCT respecto a enseñanza, emisión de diplomas, certificados académicos; y (vii) el concesionario incumple con los requisitos correspondientes para iniciar operaciones. Cualquier suspensión que haya sido ordenada permanecerá vigente en tanto las condiciones que hayan dado lugar a ella persistan.

Las concesiones también podrán ser suspendidas a petición de la aerolínea, por razones justificadas o en caso de fuerza mayor.

La autorización para que nuestras aeronaves operen en rutas internacionales está sujeta a acuerdos bilaterales, además de permisos y autorizaciones otorgados por las autoridades aeronáuticas competentes. Por tanto, cualquier cambio en las políticas de aviación gubernamentales en México o en otras jurisdicciones en las que operamos, podría resultar en la modificación o terminación de dichos contratos, o de los correspondientes permisos o autorizaciones, o la reducción del alcance de las autorizaciones para que Aeroméxico y Aeroméxico Connect atiendan las rutas internacionales, o incluso afectar sus operaciones internacionales, y podría tener un efecto material adverso sobre nuestros resultados operativos.

Si nuestras concesiones, licencias de operación, permisos y otras aprobaciones fueran revocadas, terminadas o no fueran renovadas una vez que venzan, o si fueran renovadas en términos menos favorables o en términos sustancialmente diferentes a los que están vigentes en este momento, no tendríamos derecho a recibir ninguna indemnización o pago similar y probablemente no podríamos prestar los servicios de transporte aéreo u operar ciertas rutas, o nos veríamos obligados a reducir frecuencias en ciertas rutas, según corresponda.

La revocación o terminación de nuestras concesiones, licencias o autorizaciones accesorias podría tener un efecto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos y podría impedir nuestra capacidad de llevar a cabo nuestro negocio.

Si se nos encuentra en violación de las leyes y reglamentos de sanciones de los Estados Unidos de América respecto a operaciones comerciales llevadas a cabo con Cuba, nos podríamos ver expuestos a sanciones civiles y penales, incluyendo multas, confiscaciones o acciones correctivas necesarias, que pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, reputación, resultados operativos y condición financiera

La Oficina de Control de Activos en el Extranjero (OFAC) del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos de América, administra y hace valer sanciones económicas y comerciales sobre ciertas jurisdicciones y Estados que cometen violaciones graves a Derechos Humanos o patrocinan actividades terroristas, con la finalidad de restringir operaciones a partir de Estados Unidos o actividades fuera de este país pero llevadas a cabo por una persona sujeta a jurisdicción de sus autoridades, que incluye compañías propiedad de, o controladas por personas de nacionalidad estadounidense. Si bien somos una sociedad mexicana y no estamos controladas por Delta o ninguna otra persona no mexicana, Delta es una sociedad estadounidense y mantiene una participación societaria importante en Grupo Aeroméxico.

Los reglamentos sobre sanciones para Cuba de la OFAC aplican a las entidades "propiedad de o controladas por" entidades estadounidenses. A pesar de que la OFAC no ha definido explícitamente “propiedad de o controladas por” en los reglamentos relacionados con Cuba, el capital accionario de Delta en nosotros genera un riesgo de que Aeroméxico pueda ser considerada por la OFAC como sujeta al cumplimiento de las sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba, y por lo tanto, en violación a las restricciones de Estados Unidos para viajar a Cuba, sin perjuicio de lo anterior, como resultado del proyecto de reestructura financiera llevado ante una Corte en los Estados de América, es necesario tener en consideración la aplicación de criterios bajo los cuales, durante la duración de dicho proceso judicial, podríamos ser considerados como una entidad de nacionalidad de los Estados Unidos de América, de conformidad con lo consultado con asesores externos; sin embargo, al día de hoy no hay un pronunciamiento oficial al respecto.

Nuestros activos ubicados en Cuba son inmateriales. Si como resultado de la participación accionaria de Delta se nos encontrara en violación de las leyes y reglamentos de sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba, estaríamos sujetos a multas y sanciones penales, cuyo monto y severidad no podemos predecir con precisión por encontrarse sujetos a la

determinación por la propia autoridad y que potencialmente serían sustanciales a la luz del alcance de nuestras operaciones y la manera en la que se aplican las multas y sanciones conforme a la ley estadounidense. Si las autoridades estadounidenses determinaran, con base en lo anterior, que Aeroméxico es una persona bajo el control de Delta y por ende sujeta a la jurisdicción estadounidense, y si las autoridades estadounidenses entonces tuvieran que aplicar sanciones civiles o penales sobre Aeroméxico, o se requiriera otra acción correctiva, este resultado podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, nuestra reputación, los resultados operativos y la condición financiera.

Estamos comprometidos con cumplir todas las leyes aplicables y, si recibimos orientación respecto a las autoridades estadounidenses que determinen que las leyes y reglamentos de sanciones de Estados Unidos respecto a Cuba nos aplican, estableceremos el plan correctivo adecuado, el cual puede afectar nuestras operaciones respecto a Cuba.

No podemos proporcionar ninguna garantía de que la corrección podría limitar nuestra exposición a sanciones civiles y penales como se analizó arriba o que la corrección no afectaría de manera adversa y sustancial a nuestra reputación.

El gobierno de Estados Unidos anunció que a partir del 2 de mayo de 2019, ya no suspendería el derecho de las partes privadas de interponer juicios conforme al Título III de la Ley de Libertad y Solidaridad Cubana (Libertad) de 1996, popularmente conocida como la Ley Helms-Burton, lo cual permite que ciertas personas y entidades, cuya propiedad fue confiscada por el gobierno cubano a principios de 1959 puedan demandar a cualquier persona que “trafique” en la propiedad en cuestión en tribunales estadounidenses. Si bien creemos que dichas reclamaciones no tienen mérito, ahora se pueden interponer reclamaciones monetarias en nuestra contra y otras compañías que hacen negocios en Cuba. Si estos juicios tienen éxito, pueden resultar en daños monetarios sustanciales en nuestra contra.

Nuestros contratos de arrendamiento contienen varios convenios restrictivos.

Hemos celebrado contratos de arrendamiento para aeronaves y motores, con diferentes arrendadores, así como otros convenios de financiamiento que requieren que cumplamos con ciertas obligaciones restrictivas como coeficientes financieros, mantener seguros con ciertas coberturas, incumplimiento cruzado y limitantes para gravámentes.

No podemos garantizar que podamos cumplir con todos estos convenios o disposiciones o que estas obligaciones no limitarán nuestra capacidad para financiar nuestras futuras operaciones o necesidades de capital. Nuestra incapacidad para cumplir con estos convenios o disposiciones podrían resultar en un incumplimiento conforme al contrato pertinente, aceleración de nuestro endeudamiento (incluyendo a través de las disposiciones de incumplimiento cruzado existente) y en última instancia la recuperación de la posesión de la aeronave o motor pertinentes, así como la obligación de pagar en su totalidad todos los montos vencidos conforme a nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores y nuestros arreglos de financiamiento.

Podemos incurrir en costos importantes relacionados con la renovación de nuestras aeronaves.

Como parte de nuestra política de renovar nuestras aeronaves, podemos encontrar dificultades importantes para devolver las aeronaves arrendadas y colocar en el mercado nuestras propias aeronaves en un periodo corto de tiempo en precios favorables y devolver nuestras aeronaves y motores arrendados en términos razonables debido a las rigurosas inspecciones previas a la devolución que realizan los arrendadores, lo cual puede llevar a negociaciones prolongadas y costosas durante las cuales nos veremos obligados a continuar haciendo los pagos del arrendamiento por el equipo no utilizado. El no poder integrar las nuevas aeronaves adquiridas dentro de nuestra flota según se planeó podría requerir que buscáramos extensiones de los términos de algunas aeronaves arrendadas.

Dependemos de terceros para brindar ciertos servicios que son vitales para nuestro negocio.

Hemos celebrado contratos con contratistas terceros para proporcionar ciertas instalaciones y servicios que se requieren para nuestras operaciones, tales como servicios de centros de atención telefónica, catering, manejo de carga y equipaje, manejo en tierra, suministro de combustible y servicios de aeronave "debajo del ala". Por ejemplo, en aeropuertos fuera de México, todos los servicios de aeronave "debajo del ala" para nuestros vuelos los realizan contratistas, incluyendo Swissport, Air Canada y Globe Ground. La mayoría de nuestros contratos con contratistas terceros están sujetos a terminación previo aviso.

La pérdida o vencimiento de estos contratos o nuestra incapacidad de renovar estos contratos o negociar nuevos acuerdos con otros proveedores a tarifas comparables podría dañar nuestro negocio y resultados operativos. Además, al depender de terceros que proporcionen los servicios esenciales para nosotros, nos limita el control que tenemos sobre costos, eficiencia, oportunidad y calidad de dichos servicios. La negligencia, inexperiencia o actos intencionales de un contratista podrían poner en peligro nuestra nave o a nuestros pasajeros y tripulación. Esto podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio y reputación. Esperamos depender de dichos acuerdos por el futuro previsible y si entramos a algún mercado nuevo, necesitaremos contar con acuerdos similares.

Nuestro negocio por naturaleza es cíclico y de temporada, además de ser vulnerable a las condiciones climáticas, los eventos geopolíticos y naturales y los eventos económicos, por ende, nuestros resultados trimestrales fluctúan sustancialmente.

La industria de las aerolíneas es por naturaleza cíclica y de temporada y por consiguiente, nuestros resultados operativos varían de un trimestre a otro. Los puntos de más alta demanda para los servicios de transporte aéreo ocurren durante los meses de julio y agosto (por lo general los meses en los que existe una alta demanda para viajes por vacaciones) marzo y abril (dependiendo en la fecha en que caiga la semana santa cada año) y diciembre (como resultado de las vacaciones de navidad), mientras que la demanda tiene su temporada más baja en febrero, septiembre y octubre. Dado que nuestros costos fijos constituyen una parte importante, la temporalidad afecta nuestra rentabilidad de un trimestre a otro.

Durante los periodos en los que se presentan más viajeros de ocio, tales como vacaciones de Navidad y Semana Santa, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo que ofrecen muchos de nuestros competidores y prefieren los destinos de ocio, lo cual reduce los factores de carga en otras rutas a destinos de negocios. A pesar de que competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves tanto como es posible para implementar nuestros ASKs programados en las rutas de ocio, tendemos a sufrir caídas en nuestra participación de mercado nacional durante estos periodos, en especial en fechas recientes debido a un incremento en la competencia por parte de los proveedores de bajo costo.

La demanda para los viajes aéreos también se ve afectada por factores tales como las condiciones económicas, las amenazas de guerra, disturbios políticos y sociales y los niveles de las tarifas, entre otros factores. Además de los efectos de la demanda por temporada en nuestro factor de carga, ingresos, ingresos operativos y ganancias, existen otros efectos de temporalidad en nuestra participación de mercado para cada mes.

Nuestras operaciones también se podrían ver afectadas por cambios en las condiciones climáticas y la presencia de desastres naturales que causen interrupciones del servicio y restricciones al tráfico aéreo. Estos eventos podrían tener un impacto significativo en nuestros costos operativos y en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Adicionalmente, los incrementos en la frecuencia e intensidad de los huracanes, tormentas, tifones y otros fenómenos climatológicos severos, podrían resultar en un mayor consumo de combustible, incidentes relacionados con turbulencia, demoras y cancelaciones de vuelos, lo que tendría un impacto negativo en nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

Debido a los factores que se describieron arriba y otros que se describen en este reporte, nuestros resultados históricos de operación pueden no ser indicadores de nuestro desempeño futuro.

Nuestra reputación y resultados financieros pueden verse adversamente afectados en caso de que ocurra un accidente o incidente que involucre a nuestras aeronaves o a nuestro personal.

Cualquier accidente o incidente que involucre nuestras aeronaves puede requerir reparación o sustitución de la aeronave dañada y una pérdida temporal o permanente del servicio, además de importantes costos derivados de los daños y perjuicios a pagar a los pasajeros lesionados y a terceros relacionados. Consideramos que el nivel de seguro que hemos contratado respecto a accidentes es congruente con la práctica del mercado. Podemos incurrir en pérdidas considerables en caso de cualquier accidente, en caso de que los montos pagaderos conforme a los términos de nuestros contratos de seguro sean insuficientes para cubrir el siniestro. Cualquier obligación de pagar montos no cubiertos por nuestros contratos de seguro dañarían nuestro negocio y resultados operativos. Nuestras primas de seguro también pueden incrementarse debido a un accidente o incidente que involucre a una de nuestras aeronaves.

Cualquier accidente o incidente que involucre a una de nuestras aeronaves, incluso si está completamente cubierta por un seguro, puede afectar nuestra imagen o reputación y generar la percepción pública de que somos menos seguros o confiables que otras aerolíneas, lo cual a su vez puede dañar la demanda de los consumidores, nuestros ingresos, resultados operativos y nuestra posición en el mercado. Además, un accidente o incidente respecto a una aeronave operada por otra aerolínea y que involucre uno de los mismos modelos de aeronave que tenemos en nuestra flota, como el caso de los accidentes con las aeronaves B-737 MAX, puede generar la percepción pública de que un modelo de aeronave específico no es seguro, lo que a su vez puede dañar la demanda de nuestros servicios, nuestros ingresos y, por consiguiente, nuestros resultados operativos.

Además, nuestros empleados o las personas asociadas con nosotros también pueden verse sujetas a litigios en su carácter individual. Cualquier incidente público relacionado con nuestros vuelos o nuestro personal puede tener un impacto reputacional negativo sobre nosotros.

El 31 de julio de 2018, durante el vuelo AM2431 de Durango a la Ciudad de México, nuestra aeronave E-190 se salió de la pista y fue consumida por un incendio posterior al impacto. Según lo determinó la AFAC, este accidente se debió a condiciones climáticas excepcionalmente adversas. De los 99 pasajeros, 87 sufrieron lesiones corporales y fueron hospitalizados después del accidente. Derivado de dicho incidente, al 31 de diciembre de 2020 existen 43 demandas interpuestas en los Estados Unidos de América, asimismo existe un litigio en México derivada del mismo hecho, lo cual puede tener efectos adversos materiales en nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera. Consulte "—Incrementos en los costos de seguros o cobertura de seguro inadecuada pueden tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera".

A pesar de que contamos con controles, estamos expuestos a conductas de nuestros accionistas, empleados y no empleados que pueden no ser compatibles con nuestras normas éticas y de cumplimiento, y no prevenir oportunamente, detectar o remediar cualquiera de dichas conductas y/o procesar las vulnerabilidades podría tener un efecto material adverso sobre nuestros resultados operativos y condición financiera.

Nuestro negocio, incluyendo nuestras relaciones con terceros, se basa en principios éticos y un comportamiento sustentado en una integridad inquebrantable. Hemos adoptado un Código de Conducta aplicable para todos nuestros colaboradores y en algunos casos también para proveedores, prestadores de servicios y socios de negocio, asimismo, contamos con varias políticas internas diseñadas para establecer párametros de decisión y acción, en relación con nuestra administración y la conducta de nuestros, empleados y contrapartes y reforzar nuestros principios y reglas para un comportamiento ético y una conducta profesional de acuerdo a las mejores prácticas internacionales.

Actualmente contamos con un Programa de Compliance que contempla la implementación y mejora de las políticas y procesos de comportamiento ético y cumplimiento con las leyes y legislaciones aplicables, así como, de un programa de capacitación que gradualmente impactará en la totalidad de los colaboradores, con la finalidad de que sean conscientes de los principios y valores que rigen el comportamiento dentro de la organización. También, se cuenta con un área de Auditoría Interna que da seguimiento a los procesos de control y reportes sobre posibles infracciones a las políticas internas relacionados con conductas no toleradas dentro de la organización.

Sin embargo, estamos sujetos al riesgo de que nuestros accionistas, empleados, contrapartes o cualquier persona que haga negocios con nosotros se involucre en actividades fraudulentas, corrupción o sobornos, comportamientos poco éticos, burlen o invaliden nuestros controles internos y procedimientos o se apropien inadecuadamente o manipulen nuestros activos para su ventaja personal o comercial. En caso de que consideremos o tengamos razón para considerar que nuestros empleados o agentes han violado o podrían haber violado alguna de las leyes anticorrupción aplicables, incluyendo la *Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción* y la *Ley General de Responsabilidades Administrativas* o cualquier código penal, federal o local aplicable de México, estaríamos sujetos a realizar una investigación o contar con un abogado externo para que realice la investigación de los hechos y circunstancias pertinentes, lo cual puede ser oneroso y requerir tiempo y atención significativos por parte de nuestra alta gerencia. El no evitar, detectar o remediar oportunamente cualquier de dichos comportamientos y/o procesar las vulnerabilidades podría tener un efecto material adverso sobre nuestra reputación, resultados operativos y condición financiera.

Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, y nuestros resultados podrían verse afectados adversamente si dichas alianzas se interrumpen por cualquier razón.

Participamos en varias alianzas estratégicas y otras relaciones comerciales, particularmente con Delta y nuestra membresía como socio fundador de SkyTeam. Estas alianzas y relaciones fortalecen nuestras operaciones y nos permiten brindar a nuestros clientes, entre otros servicios, opciones de vuelo adicionales, incluyendo nuevos destinos, más vuelos, mejores itinerarios, acceso a salas VIP y más oportunidades para ganar y utilizar juntos en nuestro programa de lealtad "Club Premier" o Puntos Premier, reconocidos como uno de los programas de lealtad líderes en México. Nuestro programa de lealtad "Club Premier" también fortalece nuestra marca a través de alianzas estratégicas y las tarjetas de crédito de marca compartida American Express y Santander. Los Puntos Premier se pueden obtener viajando en Aeroméxico, Aeroméxico Connect u otras aerolíneas que son miembros de SkyTeam o con los que tenemos acuerdos de código compartido, y se pueden usar en vuelos, hoteles, renta de autos y ciertas tiendas departamentales.

Para nosotros, estas alianzas y relaciones nos permiten aumentar nuestros ingresos y fortalecer nuestra marca y red, ya que nos brindan oportunidades significativas a través de nuestros códigos compartidos, esfuerzos coordinados de ventas y negocios, mejores condiciones de negociación con nuestros principales proveedores de bienes y servicios, y más canales de distribución. La disolución o terminación de nuestras alianzas y otras relaciones comerciales descritas en este reporte, o la imposibilidad de obtener la autorización de las autoridades correspondientes para expandirlas, puede deteriorar sustancialmente nuestra posición competitiva y tener un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos. Además, algunas de nuestras alianzas imponen restricciones contractuales de exclusividad sobre nuestra capacidad de establecer alianzas con otras aerolíneas específicas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad de establecer otras alianzas que de otro modo serían beneficiosas para nuestro negocio.

El éxito de la alianza SkyTeam depende en parte de las acciones y los planes estratégicos de todos los demás miembros de la alianza. Como miembros de la alianza, estamos sujetos a algunas decisiones que podrían afectar negativamente nuestros resultados esperados, por ejemplo, ciertos cambios en el horario de vuelos o cambios específicos en los programas de lealtad.

En diciembre de 2019, Delta entró en una asociación estratégica con LATAM y adquirió una participación accionaria del 20% en LATAM. Además, LATAM anunció públicamente su plan para finalizar su asociación de código compartido con American Airlines el 31 de enero de 2020 y comenzar a compartir códigos con Delta para vuelos operados por ciertas filiales de LATAM en Colombia, Ecuador y Perú a partir del primer trimestre de 2020, y para retirarse de Oneworld Alliance para octubre de 2020. Durante el 2020, implementamos una alianza de código compartido con LATAM Airlines Colombia y LATAM Airlines Brasil. Gracias al acuerdo de código compartido nuestros clientes tienen acceso a una mayor conectividad y pueden disfrutar de:

- Acceso a +14 destinos desde Bogotá y Medellín, como Cali y Cartagena.
- Opciones de hasta 40 destinos desde São Paulo Brasil, como Río de Janeiro, Curitiba y Porto Alegre, entre otros.
- Uso de Puntos Premier con la red LATAM
- Acceso a salones VIP de LATAM en el Aeropuerto Internacional El Dorado en Colombia.

Además, pueden elegir entre toda la red nacional de Aeroméxico saliendo desde la Ciudad de México. En el mes de diciembre LATAM Airlines mudó sus operaciones a la Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), permitiendo agilizar las conexiones con nuestros vuelos.

Creemos que nuestras actuales alianzas estratégicas e inversiones representan un beneficio importante para nuestro negocio; sin embargo, no podemos asegurar que continuarán ofreciendo los mismos beneficios. Además, no hay garantía de que ninguna de estas alianzas e inversiones se rescinda de conformidad con sus propios términos o que las autoridades correspondientes no modifiquen sus términos. Del mismo modo, no podemos asegurar la formación de futuras alianzas estratégicas con socios actuales o potenciales, lo que nos permitiría mejorar nuestras actividades o desarrollar nuevas tecnologías y, si tales alianzas o inversiones estratégicas existen, no podemos asegurar los términos

en los que se establecerían o que tales términos serían favorables para nosotros; tampoco podemos asegurar que alguna de estas inversiones o alianzas nos confiera cierto control. Los riesgos mencionados anteriormente podrían afectar negativamente nuestra liquidez o resultados.

El gobierno mexicano puede usar nuestras aeronaves en varias circunstancias, muchas de las cuales están fuera de nuestro control.

En el caso de un evento de fuerza mayor, guerra, perturbación grave del orden público o peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interna o la economía de México, el gobierno federal mexicano puede incautar temporalmente y utilizar nuestra aeronave para diferentes propósitos, en cuyo caso tendríamos derecho a una indemnización del gobierno federal mexicano por cualquier daño, excepto en caso de guerra internacional. Si no llegamos a un acuerdo con el gobierno federal mexicano sobre la cantidad adecuada de compensación, o el momento para recibir dicho pago, podemos someter el asunto a arbitraje. No podemos asegurar que recibiremos una compensación adecuada u oportuna o siquiera alguna compensación, en caso de una incautación temporal de nuestra aeronave por el gobierno federal mexicano. Si bien el gobierno federal mexicano nunca ha confiscado nuestras aeronaves para tales fines, la pérdida de nuestras aeronaves por una incautación temporal tendría un efecto material adverso en nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos sin que se pueda prever con certeza el alcance o monto del mismo.

Es posible que no podamos mantener o aumentar nuestros ingresos complementarios.

Nuestra estrategia comercial incluye expandir nuestra cartera de productos y servicios complementarios. No se puede garantizar que los pasajeros valorarán o estarán dispuestos a pagar por productos y servicios complementarios o que los pasajeros continuarán eligiendo pagar por los productos y servicios complementarios que ofrecemos actualmente. No mantener nuestros ingresos no relacionados con los boletos podría tener un efecto negativo en nuestros resultados operativos y condición financiera.

Nuestras iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos pueden no tener éxito.

Como parte de nuestra estrategia comercial, hemos implementado, e implementaremos en el futuro, varias iniciativas diseñadas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos. El éxito de estas iniciativas depende en gran medida de factores que escapan a nuestro control, tales como las condiciones macroeconómicas, el desempeño de la industria de la aviación en general, incluida la demanda de pasajeros, el crecimiento de la capacidad de la industria, los tipos de cambio y los precios del combustible. Como resultado, no podemos garantizar que estas iniciativas sean exitosas. Además, anticipamos que, con el tiempo, será cada vez más difícil identificar e implementar iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos.

Los cambios en la regulación ambiental, o una posible violación a dicha regulación, podría afectar sustancialmente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Los acuerdos recientes celebrados entre diversos países y organizaciones para mitigar los efectos de las emisiones, podría tener un efecto sustancial sobre la industria, en la medida en que los operadores aéreos deban cumplir con planes nacionales o regionales para controlar las emisiones nacionales e internacionales, que no necesariamente son racionalizados. Esto podría resultar en la obligación de adquirir unidades que reduzcan emisiones en el mercado del carbono para reducir las excesivas emisiones de dióxido de carbono o CO2, lo cual es probable que no se pueda evitar debido a la falta de aeronaves modernas y eficientes, falta de infraestructura aeroportuaria adecuada, servicios de navegación aérea avanzados o combustibles alternos bajos en carbón en escala comercial. Las violaciones a las obligaciones antes mencionadas, así como las posibles multas correspondientes y otras sanciones podrían incrementar significativamente los costos de nuestras operaciones y reducir nuestros ingresos, con lo cual se afectaría adversamente nuestra condición financiera, resultados operativos y reputación.

La FAA podría bajar la calificación de seguridad de la aviación de México, lo cual prohibiría que las aerolíneas operen nuevas rutas en Estados Unidos.

La FAA analiza periódicamente el cumplimiento de las autoridades regulatorias de aviación en los diferentes países. Como resultado de dicho análisis, cada país recibe una calificación conforme a la Evaluación de Seguridad de Aviación Internacional, o IASA, de la FAA. En caso de que las autoridades mexicanas incumplan con las recomendaciones de la FAA, la calificación IASA de México podría ser reducida en cualquier momento. No existe ninguna garantía de que la AFAC continuará cumpliendo con las normas de la OACI o de la FAA. Dependemos del gobierno mexicano para mantener la calificación de Categoría 1 de manera que podamos establecer nuevas rutas hacia Estados Unidos, incrementar la frecuencia de las operaciones en esas rutas o aumentar el número de aviones que dan servicio a esas rutas, así como compartir códigos con aerolíneas estadounidenses. Si la FAA reduce la calificación de IASA de México en el futuro, nuestro negocio, la condición financiera y los resultados operativos se podrían ver afectados adversamente.

Nuestro negocio se puede ver adversamente afectado si nuestras relaciones laborales se deterioran, si no logramos renovar los contratos colectivos de trabajo en términos satisfactorios o si experimentamos huelgas o algún otro disturbio laboral.

Aproximadamente el 71% de nuestros empleados pertenecen a diversos sindicatos en los países donde operamos. Dependemos de nuestros pilotos, personal de cabina y otro personal para operar nuestro negocio. Consideramos que contamos con relaciones satisfactorias con nuestros pilotos, personal de cabina y otro personal; sin embargo, los beneficios otorgados a nuestro personal en México son mayores que los que se otorgan en otras jurisdicciones, y no podemos garantizar que podremos mantener una relación satisfactoria con nuestros empleados en el futuro. No podemos garantizar que nuestros trabajadores no nos emplacen a huelga en el futuro o que se pueda evitar el estallamiento de una huelga. Si nuestras relaciones laborales se deterioran, nuestro negocio y resultados operativos se podrían ver afectados materialmente de manera adversa.

Una huelga, la interrupción de trabajo, una reclamación laboral o cualquier disputa prolongada con nuestros empleados que están representados por cualquiera de estos sindicatos, incluyendo durante las negociaciones colectivas, podría tener un impacto material adverso sobre nuestras operaciones. Estos riesgos por lo general se exacerbarán en los periodos de la negociación, que tienden a ser prolongados, con los sindicatos. Cualquier contrato colectivo de trabajo en cada revisión podría generar incrementos futuros en los salarios y el consiguiente incremento en nuestros gastos operativos. En relación con la revisión de nuestros contratos colectivos de trabajo, podríamos experimentar riesgos laborales, incluyendo huelgas. Los empleados fuera de México que no son miembros actualmente de los sindicatos podrían formar nuevos sindicatos que buscaran mayores incrementos salariales o beneficios. Nuestro negocio tiene un alto uso de mano de obra.

Dependemos de nuestro personal clave y es probable que no podamos atraer y retener personal calificado con las habilidades necesarias para operar nuestro negocio.

Nuestro éxito depende en gran medida de los esfuerzos y habilidades de nuestro equipo de alta gerencia y el personal clave a nivel financiero, comercial, operativo y de mantenimiento, incluyendo nuestros pilotos, sobrecargos y personal de tierra. En particular, dependemos del servicio de nuestro equipo de alta gerencia, quienes tienen una experiencia considerable en la industria de las aerolíneas. La pérdida del personal clave o la incapacidad de atraer y desarrollar una nueva generación de personal clave podría tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos.

Una parte esencial de nuestra estrategia de recursos humanos consiste en atraer, reclutar, capacitar y retener a personal altamente calificado, con la capacidad de volar nuestras aeronaves y llevar a cabo las tareas de ventas, mercadotecnia, operaciones y administrativas. La competencia para dicho personal calificado es muy intensa. Si no podemos atraer y retener dicho personal respecto al cual existe una importante competencia, incluyendo pilotos, personal de cabina y otros empleados a un costo razonable, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos se pueden ver afectados adversamente.

Debido a que estamos altamente automatizados, cualquier falla en nuestros sistemas de tecnología podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio.

Dependemos de sistemas automatizados para planear y conducir nuestro negocio, incluyendo nuestro sitio Web, sistema de reservaciones, mantenimiento, planes de vuelo, sistemas para generar los roles de vuelo y de tripulación, mantenimiento y contabilización de registros de ingresos, entre otros, muchos de los cuales los operan terceros. La incapacidad de dichos terceros de proporcionar los servicios o de recuperar rápidamente la capacidad de proporcionar esos servicios en caso de una falla o desastre, podría afectar significativamente nuestras operaciones y dañar nuestro negocio. Nuestro sitio web, nuestro sistema de reservaciones y de operación de vuelos deben tener la capacidad de acomodar un alto volumen de operaciones y entregar información de vuelo.

En el pasado no hemos experimentado fallas importantes del sistema, pero no podemos garantizar que una falla de sistema no ocurrirá en el futuro. Si bien los proveedores terceros tienen planes de recuperación de desastre y continuidad de negocios, cualquier afectación en nuestros sistemas automatizados puede dar como resultado pérdida de datos, incremento en nuestros gastos y afectar de manera importante y adversa nuestra operación, reputación y la venta de boletos y, por consiguiente, nuestro negocio y condición financiera.

Los cambios en la tecnología de información podrían afectar adversamente nuestras operaciones.

El crecimiento de nuestro negocio necesita ir mano a mano con la evolución y avance constante de la tecnología de información y las diferentes actualizaciones de hardware y software que se publican, así como el uso de iniciativas de aprendizaje de máquina. Si nuestros sistemas de información son inestables u obsoletos, esto puede afectar nuestro negocio al reducir la flexibilidad de nuestras propuestas de valor para el cliente o incrementar la complejidad operativa. Cualquiera de esas consecuencias podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera.

Nuestra reputación y negocios se pueden ver dañados y podemos estar sujetos a demandas legales en caso de pérdida, divulgación, mal uso o apropiación inadecuada de información respecto a nuestros clientes, empleados, socios de negocios con nosotros mismos, o alguna otra violación de la seguridad de la información.

Nosotros hacemos un uso extenso de los servicios en línea y del procesamiento de datos centralizado, incluyendo a terceros que son proveedores de este tipo de servicios. Mantener y transmitir en forma segura la información de clientes y empleados es un elemento vital para nuestras operaciones, por ello contamos con políticas internas en materia de Protección de Datos Personales y Seguridad de la Información. Nuestros Sistemas Informáticos y otros sistemas que mantienen y transmiten la información del cliente, o la de nuestros proveedores de servicio o socios comerciales cuentan con mecanismos de protección y validación, no obstante, se puede ver comprometida por la penetración de un tercero malicioso en nuestros sistemas o los de un proveedor de servicio tercero o socio de negocios, o impactada por acciones deliberadas o inadvertidas o falta de acción por parte de nuestros empleados, o los del proveedor de servicios a terceros o socio de negocios. Como resultado, la información personal de nuestros clientes o empleados se puede perder, divulgar, acceder o tomar sin consentimiento.

Nuestro negocio, resultados operativos, condición financiera se podrían ver afectados adversamente si no podemos cumplir con las obligaciones de privacidad existentes o con la legislación, o si dicha legislación y reglamentos se amplían para requerir cambios en nuestras prácticas comerciales. Se podrían imponer multas significativas en relación con cualquiera de las violaciones, incluyendo multas dependiendo de cada evento. Además, se pueden interponer demandas en nuestra contra y nuestra reputación se vería negativamente afectada si no cumplimos con las leyes, reglamentos y obligaciones de privacidad aplicables.

Los operadores de las aerolíneas que tienen presencia en diferentes mercados y sus colaboradores en los diferentes países deben cumplir con los reglamentos que protegen la privacidad de los datos de sus clientes. Estos reglamentos no necesariamente se crearon de manera uniforme, lo cual es posible que impacten nuestros procesos de administración y costos operativos. En particular, estamos sujetos al Reglamento General de Protección de Datos (GDPR) adoptado por la Unión Europea en 2016, que incluye un marco consolidado para proporcionar orientación respecto al manejo de datos legal transfronterizo. Independientemente del lugar en el cual se encuentre el principal lugar de negocios de una empresa, las compañías que ofrecen bienes y servicios a residentes en la Unión Europea, que monitorean la conducta o los hábitos de los consumidores o que tienen empleados en un Estado Miembro de la Unión Europea deben

haber implementado las disposiciones anteriores respecto a privacidad de los datos a más tardar el 25 de mayo de 2018.

Cualquier pérdida, divulgación o apropiación indebida o acceso a la información de clientes, empleados o socios comerciales o alguna otra información, podría resultar en demandas legales o procedimientos legales, incluyendo investigaciones y acciones regulatorias, que pudieran tener un impacto importante sobre nuestra reputación y afectarían de manera adversa y sustancial nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera. Además, la pérdida, divulgación o apropiación indebida de la información de nuestro negocio podría afectar de manera adversa y material nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Si no podemos proteger nuestros derechos de propiedad intelectual en específico nuestras marcas comerciales y marcas de servicio, nuestra capacidad de competir podría verse impactada negativamente.

Somos titulares de derechos para ciertas marcas comerciales y marcas de servicio utilizadas en relación con nuestro negocio, incluyendo "Aeroméxico" y "Aeroméxico Connect." Consideramos que nuestros nombres, marcas comerciales y otra propiedad intelectual relacionada son importantes para el éxito de nuestro negocio. Protegemos nuestros derechos de propiedad intelectual mediante una variedad de métodos, incluyendo, sin restricción, solicitar y obtener protección de propiedad intelectual en México, Estados Unidos y ciertos otros países en el mundo en donde realizamos nuestro negocio. Cualquier violación a nuestros derechos de propiedad intelectual o rechazo para el registro de dichos derechos en otras jurisdicciones podría resultar en tener que asignar tiempo y recursos para proteger estos derechos a través de litigios o de otra manera, lo cual podría ser caro y consumir tiempo. Si no logramos proteger nuestros derechos de propiedad intelectual, por alguna razón, esto puede tener un impacto adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Los ciber-ataques u otros incidentes que involucran nuestra red de seguridad o nuestros sistemas de datos podrían causar un efecto adverso sobre nuestras operaciones y resultados operativos.

Los ciber-ataques y los incidentes que involucran a nuestras redes y sistemas, incluyendo la infección de una computadora a través de un virus, código malicioso, negación de servicio, software defectuoso, robo de información o datos, intentos de intrusión a través de adjuntos de correo de malware, ataques a través de plataformas de terceros que utilizamos, phishing y otras alteraciones o accesos no autorizados a los sistemas de las compañías, han evolucionado continuamente y han incrementado en cuanto a frecuencia, rango, sofisticación y fortaleza en años recientes. Las acciones preventivas que hemos tomado para reducir el riesgo de los ciber-ataques y proteger nuestra red e información podrían ser insuficientes para resistir un ciber-ataque masivo en el futuro. Los costos asociados con un posible ciber-ataque masivo en nuestros sistemas incluyen un incremento en los gastos asociados con reforzar las medidas de protección para la ciberseguridad y las pérdidas relacionadas con la afectación de los servicios, litigios, daño reputacional y la investigación de la violación, además de la corrección.

Los ciber-ataques u otros incidentes que involucran nuestra red de seguridad o nuestros sistemas de datos podrían causar fallas en el equipo o interrumpir nuestras operaciones. Dichas fallas, incluso si ocurren en un periodo corto de tiempo, podrían causar pérdidas significativas. Además, las posibles pérdidas derivadas de eventos relacionados con ciber-ataques e incidentes que involucren a nuestra red podrían exceder la cobertura de nuestras pólizas de seguro. Adicionalmente, los ciber-ataques podrían causar la distribución sin nuestro consentimiento de información financiera valiosa y datos confidenciales de nuestros clientes y nuestro negocio, y ese incumplimiento en la protección de la privacidad de nuestros clientes y de nuestro negocio podría dar lugar a acciones legales y litigios conforme a diferentes esquemas regulatorios de privacidad de los datos además de daño reputacional, lo que a su vez podría afectar negativamente nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Nuestras operaciones están sujetas a la supervisión y control de diferentes autoridades antimonopolio, incluyendo la COFECE, que puede tomar medidas que afecte nuestro negocio.

Estamos sujetos a una continua supervisión y control por parte de las autoridades antimonopolio en las jurisdicciones en las que operamos, y dichas autoridades pueden emitir resoluciones que afecten nuestra operación, incluyendo rutas que operamos o precios que cobramos a nuestros clientes. De hecho, hemos sido sujetos de investigaciones relacionadas con prácticas antimonopolio por la COFECE, como se describen a continuación. No podemos dar ningún

tipo de garantía de que no se impondrán sanciones o medidas en el futuro, que pudieran afectar negativamente nuestras operaciones, condición financiera y resultados operativos.

En 2015, inició una investigación por parte de la COFECE por “la potencial comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios públicos para el transporte aéreo y/o carga, que salen de y llegan al territorio nacional”.

La COFECE atribuyó presunta responsabilidad a Aeroméxico por cometer dichas prácticas. Esta investigación se relacionó con eventos que podrían haber ocurrido entre 2008 y 2010, con base en la antigua Ley Federal de Competencia Económica.

En relación con esta investigación, el 28 de marzo de 2019, se nos notificó de una resolución de la sesión plenaria de la COFECE respecto a supuestas prácticas monopólicas absolutas presumiblemente atribuibles a Interjet, Volaris, Aeroméxico y Compañía Mexicana de Aviación, S.A. de C.V., o Grupo Mexicana (actualmente en proceso de concurso mercantil) en la que se impuso sanciones económicas a nosotros y a Grupo Mexicana por supuestos eventos que ocurrieron en 2008 y 2010. Esta sanción consistió en una multa en nuestra contra por la cantidad de $86.2 millones de pesos. No estamos de acuerdo con el contenido de la resolución, que consideramos discriminatoria y fuera de tiempo, ya que se refiere a eventos que supuestamente tuvieron lugar hace más de una década e involucran a una compañía que suspendió sus operaciones hace más de ocho años. Hemos impugnado la resolución de la COFECE al presentar un amparo ante un Tribunal Federal que está en curso y pendiente de resolución.

Imposición de multas por los reguladores y otras autoridades que podrían afectar adversamente nuestra condición financiera y resultados operativos.

Una parte importante de nuestro negocio, actividades e inversiones se llevan a cabo en sectores altamente regulados. Los reguladores mexicanos y otras autoridades, incluyendo autoridades fiscales y de protección al consumidor, han incrementado su supervisión y la frecuencia y montos de las multas y cargos se han incrementado de manera importante. A pesar de que intentamos defender nuestras posiciones cuando se interponen procedimientos o se ponen multas por las diferentes autoridades, no puede haber garantía de que tendremos éxito en la defensa. De igual forma, en el futuro podríamos tener que pagar multas o cargos que pueden ser de montos significativos, lo cual podría tener un efecto material adverso sobre nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

La adopción de nuevos pronunciamientos contables y cambios en las normas contables podrían tener un efecto adverso sobre nuestros resultados operativos.

El IASB ha emitido una serie de normas contables que aplican a los periodos anuales posteriores al 1 de enero de 2016. A partir del ejercicio fiscal 2018, hemos adoptado las siguientes normas contables de la NIIF nuevos: NIIF 9 “Instrumentos Financieros”, NIIF 15 “Ingresos de Contratos con Clientes" y NIIF 16 “Arrendamientos”.

La NIIF 15 “Ingresos de Contratos con Clientes" se emitió en mayo de 2014 y aplica a los periodos de información anual que inician a partir del 1 de enero de 2018. El principal impacto de la NIIF 15 fue el tiempo de reconocimiento de ciertos servicios complementarios (*ancilliaries*) relacionados con viajes aéreos. Conforme a esta nueva norma, ciertos servicios complementarios se reconocen cuando cumplimos con nuestras obligaciones de cumplimiento, lo cual típicamente es cuando se presta el servicio de transporte aéreo (al momento del vuelo). Además, estos servicios complementarios no constituyen obligaciones de cumplimientos separadas ni representan tareas administrativas que no representen un servicio prometido diferente y, por lo tanto, se deben contabilizar junto con la tarifa aérea como una sola obligación de cumplimiento de proporcionar transporte al pasajero.

El 1 de enero de 2019, adoptamos la NIIF 16. La NIIF 16 “Arrendamientos”, que sustituyó a las Normas de Contabilidad Internacional 17, o IAS 17 “Arrendamientos” y la IFRIC 4 “Determinar si un Arreglo Contiene un Arrendamiento", establece los principios para reconocimiento, medición, presentación y divulgación de arrendamientos y requiere que los arrendatarios contabilicen la mayoría de los arrendamientos conforme a un modelo único en balance general. La nueva norma entró en vigor para los periodos anuales que inician a partir del 1 de enero de 2019. Conforme a la NIIF 16, en la fecha de inicio de un arrendamiento, el arrendatario reconocerá el pasivo para hacer los pagos de arrendamiento (esto es, el pasivo de arrendamiento), y un activo que represente el derecho de

utilizar el activo subyacente durante la vigencia del arrendamiento (esto es, el activo con derecho de uso). Los arrendatarios tendrán que reconocer por separados los gastos de intereses sobre el pasivo del arrendamiento y los gastos de depreciación sobre el activo con derecho de uso. Los arrendatarios también tendrán que remedir el pasivo del arrendamiento cuando ocurran ciertos eventos (p.ej., un cambio en la vigencia del arrendamiento o un cambio en futuros pagos de arrendamiento). El arrendatario por lo general deberá reconocer el monto de la remedición del pasivo del arrendamiento como un ajuste al activo de derecho de uso. Además, para arrendamientos denominados en moneda extranjera que no sea nuestra moneda funcional, el pasivo del arrendamiento se tendrá que remedir en cada fecha de reporte, utilizando el tipo de cambio del periodo.

Un cambio en las normas contables puede tener un efecto significativo en nuestros resultados financieros reportados. Por consiguiente, en el futuro pueden ocurrir nuevos pronunciamientos y pueden variar las interpretaciones de dichos pronunciamientos. Los cambios a las reglas contables existentes o el cuestionamiento de las prácticas contables actuales pueden afectar adversamente en nuestro resultado financiero reportado.

Cualquier otro cambio realizado a nuestras normas contables puede tener un impacto material sobre la manera en que registramos e informamos nuestra condición financiera y resultados operativos. En algunos casos, podríamos ser requeridos a aplicar un estándar nuevo o revisado en forma retroactiva, lo cual resultaría en la reformulación del resultado financiero del periodo anterior.

Información negativa o falsa en las redes sociales podría afectar negativamente nuestra reputación.

Recientemente hay un incremento significativo en el uso de redes sociales y plataformas similares, incluyendo blogs, sitios de redes sociales y otras formas de comunicación sobre el Internet, lo cual permite que las personas tengan acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras partes interesadas. La información negativa o falsa relacionada con nosotros, o que nos afecta a nosotros o alguna de nuestras marcas, puede ser publicada en estas plataformas en cualquier momento. Esta información puede dañar nuestra reputación y es posible que, en algunos casos no podamos reparar o corregir la situación, lo cual podría causar un efecto material adverso a nuestro negocio, condición financiera y/o resultados operativos.

Podemos incurrir en costos importantes de cumplimiento y afrontar sanciones si no cumplimos con las leyes de tráfico de drogas de Estados Unidos y otros países.

Nosotros tenemos que cumplir con estrictas leyes de tráfico de drogas principalmente en México, Estados Unidos y la Unión Europea y estamos sujetos a una supervisión importante por parte de los gobiernos en relación con la aplicación de dichas leyes. Conforme a estas regulaciones, podemos estar sujetos a severas sanciones y daño reputacional si el gobierno de Estados Unidos se encuentra que hemos ayudado de manera intencional o inadvertida en actividades internacionales de tráfico de narcóticos de una persona designada. A pesar de que monitoreamos las listas aplicables en un esfuerzo por determinar que no realicemos negocios con ninguna persona que aparezca en esa lista, (p.ej. una persona designada en términos de la Ley de Estados Unidos para la Designación de Capos de Narcóticos Extranjeros) y hemos tomado otras medidas operativas para contrarrestar cualquiera de dichas actividades, no podemos asegurar que las contrapartes con las que hacemos negocios en el futuro no estén sujetas a estas reglamentaciones. No podemos asegurar que tendremos éxito en cumplir en todo momento con estas leyes.

(ii) Riesgos Relacionados con México

Los eventos políticos en México pueden ocasionar interrupciones en nuestras operaciones comerciales y disminuir nuestras ventas e ingresos.

El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa sobre muchos aspectos de la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas del gobierno federal mexicano en relación con la economía en general y los impuestos, el transporte aéreo y servicios similares en particular, podrían tener un impacto significativo en nosotros, así como en general en las condiciones del mercado, los precios y los rendimientos de los valores de renta variable y de deuda mexicanos. No podemos predecir si los cambios en la ley, la política y la reglamentación en México, incluidas las medidas relacionadas con impuestos nuevos o aumentados, podrían afectar nuestras actividades comerciales, condición financiera, resultados operativos, flujos de efectivo y prospectos.

Los eventos políticos en México pueden afectar significativamente la política económica mexicana y, en consecuencia, nuestras operaciones. Los desacuerdos políticos entre el poder ejecutivo y el legislativo podrían llegar a un punto muerto y evitar la implementación oportuna de reformas políticas y económicas, lo que a su vez podría tener un efecto adverso importante en la política económica mexicana y, por lo tanto, también en nuestro negocio. No podemos predecir el impacto que las condiciones políticas, económicas y sociales tendrán en la economía mexicana. Además, no podemos garantizar que los desarrollos políticos, económicos o sociales en México, sobre los cuales no tenemos control, no tengan un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera, resultados operativos y prospectos.

Los cambios en los impuestos y otras evaluaciones fiscales pueden afectarnos negativamente.

El gobierno mexicano promulga regularmente reformas a los regímenes fiscales y otros regímenes impositivos a los que nosotros y nuestros clientes estamos sujetos. Dichas reformas incluyen cambios en la tasa de impuestos y, en ocasiones, la promulgación de impuestos temporales, cuyo producto se destina a fines gubernamentales designados. El gobierno mexicano ha indicado que la estructura fiscal existente se puede modificar a partir de 2021. Los efectos de estos cambios y cualquier otro cambio que resulte de la promulgación de reformas tributarias adicionales no se han cuantificado y no se pueden cuantificar y no se puede garantizar que estas reformas, una vez implementadas, no tengan un efecto adverso en nosotros. Además, nuestro negocio, condiciones financieras y resultados operativos podrían verse afectados como resultado de mayores impuestos a los sueldos y costos asociados con medidas adicionales de cumplimiento tributario, derivadas de las recientes reformas tributarias.

Las fluctuaciones del peso en relación con el dólar estadounidense podrían afectar negativamente nuestra condición financiera y resultados operativos.

Una parte sustancial de nuestros gastos están denominados en dólares estadounidenses o están vinculados al dólar estadounidense, como gastos relacionados con compras de combustible, arrendamientos de aeronaves, instrumentos de deuda, alquileres y mantenimiento de aeronaves. Como resultado, una depreciación del peso frente al dólar estadounidense aumentaría nuestros gastos y reduciría nuestro beneficio operativo y nuestro beneficio neto, en la medida en que no pudiéramos recuperar estos gastos aumentados mediante aumentos de tarifas u otros aumentos en los ingresos, lo que probablemente afectaría nuestra condición financiera y resultados operativos.

Tenemos una cobertura natural con respecto a una parte de estos gastos, ya que una parte importante de nuestros ingresos está denominada en dólares estadounidenses, incluidas las ventas e ingresos de boletos internacionales, operaciones chárteres, cargos por exceso de equipaje, programas de lealtad y carga.

Una depreciación severa del peso o cualquier moneda de los países en los que operamos puede limitar nuestra capacidad de transferir o convertir pesos en dólares estadounidenses y otras monedas con el fin de realizar pagos oportunos de intereses y principal o de renta de nuestras obligaciones financieras denominadas en dólares estadounidenses u obligaciones en otras monedas. Si bien el gobierno mexicano no restringe actualmente, y desde 1982 no ha restringido, el derecho o la capacidad de las personas o entidades mexicanas o extranjeras para convertir pesos a dólares estadounidenses o para transferir otras monedas fuera de México, el gobierno mexicano podría instituir políticas de tipo de cambio restrictivas en el futuro.

La economía mexicana ha sufrido déficit en la cuenta corriente de los pagos y escasez de reservas de divisas en el pasado. De conformidad con las disposiciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), si México experimenta serias dificultades en la balanza de pagos o la amenaza de las mismas en el futuro, tendría derecho a imponer controles cambiarios sobre las inversiones realizadas en México, incluidas las realizadas por inversionistas estadounidenses y canadienses. Como resultado de las conversaciones para renegociar el TLCAN, el 30 de noviembre de 2018, Estados Unidos, Canadá y México firmaron el Tratado Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá o T-MEC. Además, ciertas disposiciones del T-MEC se modificaron el 10 de diciembre de 2019. El T-MEC remplazó el TLCAN y entró en vigor el 1 de julio de 2020.

Las restricciones a la transferencia de moneda extranjera fuera de México pueden tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos, y podrían afectar negativamente nuestra capacidad para obtener dólares estadounidenses o para convertir pesos en dólares estadounidenses con el fin de hacer pagos de intereses y principal a los acreedores bajo nuestras obligaciones denominadas en dólares estadounidenses.

Las tasas de inflación en México pueden disminuir la demanda de nuestro servicio al tiempo que aumentan nuestros costos.

Un cambio adverso en la economía mexicana puede tener un impacto negativo en la estabilidad de los precios y resultar en una inflación más alta que la de sus principales socios comerciales, incluyendo Estados Unidos. Las altas tasas de inflación pueden afectar significativamente nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos de las siguientes maneras:

- reducir el poder adquisitivo del consumidor, lo que afecta negativamente la demanda de nuestros vuelos por parte de los consumidores;
- incrementar los costos, particularmente los costos laborales, más allá del nivel que podríamos transmitir a nuestros pasajeros; y
- en la medida en que la inflación exceda nuestros aumentos de precios, afectaría sustancialmente nuestros precios e ingresos en términos "reales".

Las tasas de interés en México podrían aumentar nuestros costos de financiamiento.

Las fluctuaciones en las tasas de interés afectan nuestro gasto financiero. Podríamos incurrir en endeudamiento en el futuro que devengue intereses a tasas más altas o pudiéramos ser requeridos a refinanciar nuestra deuda a tasas variables. Los incrementos en las tasas de interés podrían afectar de manera significativa nuestros resultados de las operaciones. Altas tasas de intereses pudieren incrementar nuestros costos de financiamiento y tener un efecto material adverso en nuestra liquidez y situación financiera.

Adicionalmente, el 27 de julio de 2017, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido (FCA), que regula la LIBOR, anunció que la FCA tiene la intención de dejar de persuadir u obligar a los bancos para que presenten tasas para el cálculo de la LIBOR al administrador de ésta. El anuncio indica que la continuación de la LIBOR sobre la base actual no puede y no estará garantizada después de 2021. Es imposible predecir si los bancos continuarán proporcionando presentaciones de la LIBOR al administrador de la LIBOR y en qué medida, si las tasas LIBOR dejarán de publicarse o se respaldarán antes o después de 2021 o si se pueden promulgar reformas adicionales a la LIBOR en el Reino Unido o en otros lugares. En este momento, no existe consenso sobre qué tasa o tasas pueden convertirse en alternativas aceptadas a la LIBOR y es imposible predecir el efecto de tales alternativas en el valor de los valores basados en LIBOR. La incertidumbre sobre la naturaleza de las tasas de referencia alternativas y sobre los posibles cambios u otras reformas a LIBOR puede afectar negativamente al mercado de valores basados en LIBOR, incluidos los Bonos.

La evolución en otros países podría afectar materialmente a la economía mexicana, nuestro negocio, nuestra situación financiera o los resultados operativos.

La economía mexicana y el negocio, la situación financiera y los resultados operativos de las empresas mexicanas pueden verse afectados en diversos grados por las condiciones económicas y de mercado en otros países, especialmente aquellos donde las empresas mexicanas tienen operaciones. La demanda del consumidor, las preferencias, los precios reales y los costos de las materias primas están fuertemente influenciados por las condiciones macroeconómicas y políticas en los otros países en los que operamos. Estas condiciones varían según el país y pueden no estar correlacionadas con las condiciones en nuestras operaciones en México.

El deterioro de las condiciones económicas y políticas en cualquiera de estos países podría tener un efecto material adverso en nuestra posición financiera y resultados operativos. Cualquier acción tomada por las actuales administraciones de EE. UU. o México, incluidos los cambios en el T-MEC y/u otras políticas del gobierno de Estados Unidos que puedan ser adoptadas por la administración de ese país podrían tener un impacto negativo en la economía mexicana, tales como reducciones en los niveles de remesas, menor actividad comercial o comercio bilateral o la disminución de la inversión extranjera directa en México. Además, el aumento o la percepción de un mayor proteccionismo económico en Estados Unidos y en otros países podría conducir a niveles más bajos de comercio e inversión y crecimiento económico, lo que podría tener un impacto negativo similar en la economía mexicana. Estas consecuencias económicas y políticas podrían afectar negativamente nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Ciertas medidas sobre el comercio adoptadas por Estados Unidos, el *Brexit*, la normalización de la política monetaria estadounidense junto con otros factores geopolíticos y económicos han contribuido a aumentar la volatilidad y la incertidumbre en varios mercados financieros. Cualquier interrupción en la expansión de las economías desarrolladas, el impacto de dichos factores en las economías emergentes, una nueva crisis económica y/o financiera o una combinación de lo anterior, podrían afectar la economía mexicana y, en consecuencia, afectar adversamente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

No podemos asegurar que los eventos en Europa, Estados Unidos, otros países con mercados emergentes o cualquier otro país no afecten materialmente nuestro negocio, resultados operativos o condición financiera.

Un aumento en las tasas de interés en los Estados Unidos podría afectar negativamente a la economía mexicana y podría afectar de manera adversa a nuestro negocio, resultados operativos y condición financiera.

Una decisión de la Reserva Federal de los Estados Unidos de aumentar las tasas de interés aplicables para las reservas de los bancos puede conducir a un aumento general de las tasas de interés en Estados Unidos. Por ejemplo, la Reserva Federal de los Estados Unidos aumentó la tasa de interés de referencia del banco central en un punto porcentual en 2018. Durante 2019, la Reserva Federal de los Estados Unidos disminuyó la tasa de referencia del banco central en 0.75 p.p. y durante 2020 las tasas disminuyeron a un rango de 0%-0.25%[6]. Antes de marzo de 2020, la última vez que la Fed recortó las tasas de interés a este nivel fue en diciembre de 2008.

México ha experimentado un período de creciente actividad delictiva y tales actividades podrían afectar nuestras operaciones.

Las preocupaciones de seguridad relacionadas con México pueden afectar la industria del turismo y los viajes aéreos, lo que afecta directamente nuestras operaciones. Esta actividad delictiva, su potencial escalada y la violencia asociada con ella pueden tener un impacto negativo en el entorno empresarial en el que operamos y, por lo tanto, en nuestra condición financiera y resultados operativos.

Hemos implementado procedimientos diseñados para prevenir y sancionar actividades ilegales. Sin embargo, no es posible garantizar que estos procedimientos evitarán todas las actividades ilegales por parte de nuestros empleados. Además, nuestros empleados podrían participar en actividades ilegales, incluido el transporte de drogas, que podrían estar sujetos a multas u otras sanciones, lo que puede tener un efecto adverso en nuestro negocio, condición financiera o resultados operativos.

(iii) Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones

Los Accionistas Extranjeros pueden llegar a tener derechos de voto limitados.

De conformidad con la Ley de Inversión Extranjera (1) una persona física de nacionalidad mexicana, o (2) una sociedad mexicana que tenga mayoría de capital mexicano o cláusula de exclusión de extranjeros se considera un "inversionista mexicano". Todos los demás tenedores de nuestras acciones ordinarias son considerados "inversionistas extranjeros" para efectos de la Ley de Inversión Extranjera.

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de acciones que se considerará "inversión neutra", permitiendo la tenencia por Accionistas Extranjeros de acciones. En caso que, en cualquier momento, existan inversionistas extranjeros, las Acciones que sean propiedad de dichos inversionistas extranjeros serán consideradas automáticamente y sin necesidad de acto posterior alguno como "inversión neutra" y únicamente conferirán a sus propietarios los siguientes derechos de minoría, en la medida en la que alcancen los porcentajes que requiere la LMV, (1) derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 38 de la LMV (contra consejeros y funcionarios relevantes); (2) en términos del artículo 50 de la LMV, derecho a: (i) designar y revocar a un miembro del Consejo de Administración de la Emisora, (ii) requerir la convocatoria a asamblea general de accionistas de la Emisora, y (iii) solicitar el aplazamiento de la votación por una sola ocasión, en la asamblea

[6] Fed 2021

general de accionistas de la Emisora, de cualquier asunto sobre el cual no se consideren suficientemente informados; (3) en términos del artículo 51 de la LMV, derecho a oponerse judicialmente a las resoluciones de las asambleas generales de accionistas de la Emisora; y (4) derecho a ejercer la acción de responsabilidad contemplada en el artículo 52 de la LMV (contra accionistas que tengan un conflicto de interés).

La Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de acciones que se considerará "inversión neutra", permitiendo la tenencia por Accionistas Extranjeros de acciones que únicamente conferirán a sus propietarios ciertos derechos de minoría y el derecho a comparecer a las asambleas generales ordinarias de accionistas y votar las acciones de las que sea propietario hasta por el número de acciones que represente un máximo equivalente al 49% de las acciones con derecho a voto presentes o representadas en una asamblea de accionistas propiedad de accionistas que no sean inversionistas extranjeros. El resto de las acciones propiedad de inversionistas extranjeros que excedan del porcentaje anterior serán consideradas votadas en el mismo sentido en que lo hagan los accionistas que no sean inversionistas extranjeros. Para mayor información, ver "*Descripción del Capital y Estatutos Sociales – Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjero*s".

El pago y el monto de dividendos se encuentran sujetos a la determinación de nuestros accionistas.

La aprobación de dividendos es recomendada por nuestro Consejo de Administración y aprobada por nuestra asamblea de accionistas. En tanto que nuestros accionistas principales continúen controlando la mayoría de nuestras acciones, dichos accionistas tendrán la capacidad de determinar si se deben pagar dividendos y el monto de estos.

Los dividendos recomendados por nuestro Consejo de Administración dependerán de varios factores, incluyendo resultados de operación, posición financiera, requerimientos de flujos de efectivo, prospectos de negocios, implicaciones fiscales, términos y condiciones financieros que pueden limitar nuestra capacidad para pagar dividendos, si pérdidas de ejercicios fiscales anteriores han sido pagadas o absorbidas, si se han creado o mantenido reservas legales y otros factores que nuestro Consejo de Administración y los accionistas pueden tomar en consideración. En cualquier caso, de conformidad con la legislación mexicana, únicamente podemos pagar dividendos con respecto a estados financieros de años completos que hayan sido aprobados por los accionistas, si las pérdidas de ejercicios fiscales anteriores han sido pagadas o absorbidas y si el pago de dividendos correspondiente ha sido expresamente aprobado por nuestros accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, los dividendos sólo pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (1) es creada o mantenida la reserva legal, al segregar anualmente el 5% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, (2) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (3) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas. Nuestro Consejo de Administración no ha recomendado ni los accionistas han aprobado una política de dividendos y, no es factible un pago de dividendos en el futuro inmediato. Asimismo, como una sociedad controladora sin más activos significativos que las acciones de nuestras subsidiarias, dependemos de los dividendos y otros pagos de nuestras subsidiarias para obtener suficientes fondos para pagar dividendos a nuestros accionistas.

Además, en caso de realizar la distribución de dividendos a nuestros accionistas, dichos dividendos serán en Pesos. Cualesquiera fluctuaciones significativas en los tipos de cambio entre Pesos y Dólares u otras monedas podrían tener un impacto adverso en el Dólar u otras cantidades en moneda equivalente que los tenedores de nuestras Acciones reciban por la conversión. Adicionalmente, la cantidad pagada en Pesos podría no ser inmediatamente convertida en Dólares u otras monedas.

Emisiones futuras de acciones o la venta de nuestras Acciones podría resultar en la disminución en el precio de nuestras Acciones.

En el futuro, podríamos emitir valores de capital adicionales para financiamiento y otros propósitos corporativos en general. No podemos predecir el tamaño de las emisiones futuras de nuestras acciones o el efecto, en su caso, que las emisiones futuras y la venta de nuestras Acciones tendrá en su precio de mercado. La venta de cantidades sustanciales de nuestras Acciones, o la percepción de que dicha venta podría ocurrir, podría afectar significativamente los precios de mercado de nuestras Acciones.

El incumplimiento con los requisitos para mantener el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores o su registro ante la CNBV podría tener un efecto adverso en el precio o liquidez de nuestras Acciones.

Debemos cumplir con ciertos requisitos establecidos por la CNBV y la Bolsa Mexicana de Valores, incluyendo ciertos requisitos de divulgación, para mantener el registro de nuestras Acciones en el RNV que mantiene la CNBV y el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores. Si no somos capaces de cumplir con dichos requisitos, el listado de nuestras Acciones en la Bolsa Mexicana de Valores puede ser suspendido o cancelado, lo que podría tener un efecto material adverso en el valor de mercado de nuestras Acciones o en la liquidez de estas.

La volatilidad y liquidez relativa de los mercados de valores mexicanos podrían afectar significativamente a los tenedores de nuestras Acciones.

A pesar de que la Bolsa Mexicana de Valores es una de las bolsas de valores más grandes en Latinoamérica en términos de capitalización de mercado, es sustancialmente más pequeña, menos líquida y más volátil que los mercados de valores en los Estados Unidos. A pesar de que el público participa en la intermediación de valores en la Bolsa Mexicana de Valores, una porción sustancial de la actividad de intermediación se lleva a cabo por o por cuenta de inversionistas institucionales. Nuestra compañía y Acciones ordinarias no se encuentran entre las acciones más cotizadas, y por lo tanto dichas características de mercado podrían limitar sustancialmente la capacidad de nuestros accionistas para vender sus Acciones ordinarias al precio y en el momento que así lo deseen y, como resultado, podría impactar negativamente el valor de mercado de las Acciones ordinarias en sí mismas.

El valor de mercado de nuestras Acciones podría fluctuar significativamente.

El valor de mercado futuro de nuestras Acciones podría ser volátil y estar sujeto a amplias fluctuaciones debido a varios factores, muchos de los cuales se encuentran fuera de nuestro control, incluyendo:

- cambios en la valuación de mercado de las compañías que presten servicios similares;
- condiciones económicas, regulatorias, políticas y de mercado en México, los Estados Unidos y otros países de mercados emergentes;
- condiciones o tendencias en la industria de las aerolíneas;
- cambios en las califaciones de riesgo de títulos o valores llevadas a cabo por las instituciones calificadoras autorizadas;
- la introducción de nuevos servicios prestados por nosotros o nuestros competidores;
- variaciones entre nuestros resultados actuales y las proyecciones de los analistas o inversionistas;
- anuncios nuestros o de otras aerolíneas y desarrollos que afecten nuestro negocio;
- los resultados de o las acciones tomadas por nuestros competidores;
- las percepciones de los inversionistas de nuestra compañía y los servicios que prestamos;
- las percepciones respecto de la industria de las aerolíneas, incluyendo condiciones de seguridad y salud pública;
- devaluaciones de moneda e imposición de controles de capital;
- adiciones o despidos de personal administrativo clave; o
- emisiones futuras o ventas de nuestras acciones ordinarias.

Las protecciones para los accionistas minoritarios podrían estar menos desarrolladas que aquéllas para los tenedores de valores de emisores de los Estados Unidos u otros mercados del extranjero.

Las protecciones otorgadas a los accionistas minoritarios conforme a las leyes mexicanas son diferentes a las otorgadas a los accionistas minoritarios e inversionistas de valores de capital en los Estados Unidos y podrían ser menos amplias

o desarrolladas conforme a precedentes judiciales. La legislación aplicable a los deberes de los consejeros de emisoras mexicanas (en particular, los deberes de lealtad y diligencia) es relativamente nueva y no ha sido objeto de interpretación judicial en México, en tanto que en diversos estados de los Estados Unidos los deberes de diligencia y lealtad han sido objeto de resoluciones judiciales que han contribuido a definir y proteger eficazmente los derechos de los accionistas minoritarios. Las acciones de responsabilidad de los accionistas de una sociedad anónima bursátil en los términos de la ley mexicana únicamente podrán ejercerse en casos de incumplimiento de los deberes de diligencia y lealtad.

La responsabilidad que derive de dichas acciones solamente será en beneficio del emisor (y no así de los accionistas) y solamente pueden ser iniciadas por el propio emisor o por los accionistas propietarios de al menos el 5% de todas las acciones en circulación. La regulación y políticas en materia de conflictos de interés o control interno pueden asimismo estar menormente definidos y ser menos exigentes en México que en los Estados Unidos. En México se permiten las acciones colectivas, sin embargo, existe experiencia limitada respecto de dichas acciones, los requisitos de procedencia de las mismas son ambiguos y los resultados no son predecibles. Estos factores podrían afectar e inhibir cualquier acción colectiva en México. Como resultado de dichos factores, en la práctica puede ser más difícil para nuestros accionistas minoritarios exigir derechos en contra de nosotros o nuestros consejeros o accionistas controladores que para los accionistas de una compañía de Estados Unidos o domiciliada en algunas jurisdicciones europeas.

Ciertas disposiciones de nuestros Estatutos podrían retrasar o limitar un cambio de control de Grupo Aeroméxico.

Nuestros Estatutos establecen que cualquier adquisición de 2.5% o más de nuestras acciones en circulación, en una operación o en varias operaciones simultáneas o sucesivas por cualquier persona o grupo de personas, requerirá de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. Adicionalmente, la celebración de un acuerdo entre un grupo de nuestros accionistas que resulte en el ejercicio conjunto de los derechos de voto de 2.5% o más de nuestras acciones requiere de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. En caso de que dicha aprobación no sea obtenida antes de la consumación de una adquisición de acciones o la celebración de un convenio de accionistas, los titulares de las acciones afectadas no podrán ejercer los derechos corporativos con respecto a dichas acciones, incluyendo, sin limitar, los derechos de voto.

En adición al requerimiento de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, una persona o grupo de personas que pretendan adquirir la titularidad del 30% o más de nuestras acciones estarán obligadas a realizar una oferta pública de lo que resulte mayor entre (1) el porcentaje de acciones que se busca, o (2) 10% de nuestras acciones ordinarias en circulación; en el entendido de que si la adquisición de acciones por dicha persona o grupo de personas se lleva a cabo con la intención de adquirir el control de nuestra compañía, la oferta de compra deberá ser por el 100% de nuestras acciones en circulación. Dichas disposiciones podrían retrasar o limitar el cambio de control de Grupo Aeroméxico o un cambio en nuestra administración. La existencia de dichas disposiciones podría limitar el precio, que los inversionistas estarían dispuestos a pagar por Acciones en el futuro.

La ejecución de sentencias de responsabilidad civil en contra de los consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores de la Compañía puede resultar difícil.

Somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, constituida conforme a las leyes de México, con domicilio en México, y la mayoría de nuestros consejeros, directivos relevantes y accionistas controladores residen fuera de los Estados Unidos. Además, la mayor parte de los activos de la Compañía y todos o la mayor parte de los activos de dichas personas están ubicados fuera de los Estados Unidos. Como resultado de lo anterior, podría no ser posible para los inversionistas emplazar a juicio a dichas personas o a nosotros, dentro de los Estados Unidos o en alguna otra jurisdicción fuera de México, o bien para ejecutar en contra de nosotros o dichas personas sentencias dictadas en esas jurisdicciones, incluyendo cualquier juicio en el que se demande responsabilidad civil de conformidad con las leyes de valores estadounidenses, federales o estatales. Existe duda en cuanto a si dichas personas pueden ser declaradas responsables en México con fundamento en las leyes federales de valores de los Estados Unidos, ya sea mediante juicios promovidos en México o procedimientos de ejecución de sentencias dictadas por tribunales de los Estados Unidos.

(D) Otros Valores

Notas Senior emitidas por Aeroméxico

En febrero de 2020, Aeroméxico emitió Notas Senior en los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos de América y fuera de dicho país bajo la Regulación S de la Ley de Valores, a una tasa fija de 7%, por un importe de $400 millones de dólares y con vencimiento en febrero de 2025. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico y cotizan en la Bolsa de Valores de la República de Singapur. A la fecha del presente Reporte Anual, se registra una obligación equivalente en pesos de $7,963.5 millones en relación con los pagos restantes de las Notas Senior.

Certificados Bursátiles de Corto Plazo

A la fecha de este Reporte, la Emisora tiene inscritos en el RNV siete emisiones de Certificados Bursátiles de Corto Plazo al amparo de un programa, los cuales se cotizan en la Bolsa Mexicana de Valores. La siguiente página contiene un resumen de las principales características de cada una de dichas emisiones.

Reportes de Información

La Emisora envía de manera periódica y continua a la CNBV y a la BMV diversos reportes de carácter público y confidencial. Durante los últimos tres ejercicios sociales, la Emisora ha entregado en forma completa y oportuna toda la información periódica y todos los reportes sobre eventos relevantes que está obligada a presentar de conformidad con la legislación aplicable.

De igual manera, en términos de la legislación vigente y aplicable en materia bursátil a los valores listados en la Bolsa de Valores de la República de Singapur, enviamos de manera periódica y continua a dicha Bolsa diversos reportes de carácter público. A partir de la emisión de los valores, hemos entregado en forma completa y oportuna toda la información periódica y todos los reportes sobre eventos relevantes que está obligada a presentar de conformidad con la legislación aplicable.

A la fecha del presente reporte no hemos emitido, registrado y/o listado otros valores en el Registro Nacional de Valores o en cualquier otro mercado diferentes a los mencionados en este reporte.

[Continúa en página siguiente]

Certificados Bursátiles de Corto Plazo

Clave de cotización:	AEROMEX 01119	AEROMEX 01219	AEROMEX 00120	AEROMEX 00220	AEROMEX 00320
Monto emitido:	$200,000,000.00	$262,000,000.00	$350,000,000.00	$100,000,000.00	$250,000,000.00
Fecha de emisión:	24 de octubre 2019	05 de diciembre 2019	30 de enero 2020	02 de abril 2020	28 de mayo 2020
Plazo de la emisión:	364 días	364 días	364 días	357 días	364 días
Fecha de vencimiento original:	22 de octubre 2020	03 de diciembre 2020	28 de enero 2021	25 de marzo 2021	27 de mayo 2021
Fecha de vencimiento convenio de espera:	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	06 de agosto 2021	23 de julio 2021
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 0.75% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 0.70% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	TIIE + 1.50% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$	Tasa fija 9% Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula $TC=\left[\left(1+\frac{TR}{36000}\times PL\right)^{\frac{NDE}{PL}}-1\right]\times\left[\frac{36000}{NDE}\right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
Amortización:	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento	Una sola amortización en la Fecha de Vencimiento
Lugar de pago:	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Indeval, quien mantiene su domicilio en Paseo de la Reforma No. 255, Piso 3, Colonia Cuauhtémoc, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06500, Ciudad de México, México
Garantía:	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Los Certificados Bursátiles de la presente Emisión son quirografarios, por lo que no contarán con garantía específica alguna	Garantía liquida hasta por el 30% del monto total de la emisión que fue depositado por Aeromexico en una cuenta escrow en Actinver.
Calificaciones:	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"	Verum "D/M" HR Ratings "HR D"
Representante común:	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple	CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple

Depositario: S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.

Régimen fiscal: El régimen fiscal vigente podrá ser modificado en el transcurso de la vigencia de los Certificados Bursátiles. (i) Personas físicas o morales residentes en México para efectos fiscales, se encuentra sujeta a lo previsto en los artículos 54, 135 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente y 21 de la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2017, y (ii) a personas físicas o morales residentes en el extranjero, a lo previsto por los artículos 153, 166 y demás aplicables de la Ley del Impuesto Sobre la Renta vigente. Los preceptos citados pueden ser sustituidos en el futuro por otros

Políticas: Obligaciones de Hacer

1.Divulgación y Entrega de Información. Cumplir con todos los requerimientos de presentación o divulgación de información a que esté obligado el Emisor, en términos de la LMV, y del Título Cuarto de la Circular Única de Emisoras y de cualesquiera otras disposiciones aplicables, y en las fechas establecidas para tal efecto en dichos ordenamientos, en la medida en que resulten aplicables. 2. Destino de Fondos. Usar los recursos de la colocación para los fines estipulados en el presente Título. 3. Inscripción y Listado. Mantener la inscripción de los Certificados Bursátiles en el RNV y en el listado de valores de la BMV. 4.Notificaciones. Durante la vigencia de la Emisión, el Emisor deberá notificar por escrito y de manera inmediata al Representante Común, y a cada una de las Agencias Calificadoras dentro de los cinco Días Hábiles siguientes a que tenga conocimiento, la existencia de una Causa de Vencimiento Anticipado. Obligaciones de No Hacer

1.Fusiones; Escisiones. No fusionarse o escindirse, salvo que (i) quede claramente establecido que la sociedad o entidad que resulte de la fusión o escisión asuma las obligaciones del Emisor conforme a los Certificados Bursátiles, y (ii) dicha fusión o escisión no genere una Causa de Vencimiento Anticipado o cualquier otro evento que, con el transcurso del tiempo o mediante notificación o ambos, se convertirá en una Causa de Vencimiento Anticipado distinta a la que se señala en este numeral. De igual forma, quedan expresamente exceptuadas de esta obligación las fusiones que realice el Emisor con empresas afiliadas o subsidiarias. 2.Ventas de Activos. El Emisor no podrá, directa o indirectamente, transferir, transmitir, vender o enajenar todos o parte de sus activos y bienes que representen más del 25% de sus activos totales consolidados, a menos que se cumpla con las condiciones siguientes (i) que la empresa que reciba los activos sea una entidad existente bajo las leyes de México y que expresamente asuma las obligaciones derivadas de los Certificados Bursátiles, en el entendido que no se considerará como una venta de activos cualesquier capitalizaciones y/o venta o transmisión de acciones representativas del capital social del Emisor, y (ii) que inmediatamente después de la operación, no haya sucedido ni continúe un incumplimiento de las obligaciones bajo los Certificados Bursátiles.

Derechos de los Tenedores.

La Emisión de Certificados Bursátiles otorga a los Tenedores el derecho a recibir el pago de principal e intereses ordinarios devengados y, en su caso, de intereses moratorios en las fechas y conforme a los términos establecidos en el presente Título. Asimismo, los Tenedores tendrán todos los derechos que se describen a lo largo del presente Título.

Convenio de Espera

Se celebra un convenio de espera con fecha de vencimiento en el 2021 donde las partes se abstienen a hacer exigibles el cobro de principal e intereses, decretar vencimiento anticipado (según se define en cada título) al incurrir en cualquiera de esas causas de vencimiento acticipado y a demandar cualquier acción derivada del incumplimiento a las obligaciones de los certificados.

(E) Cambios Significativos a los Derechos de Valores Inscritos en el Registro

A la fecha de elaboración de este Reporte Grupo Aeroméxico no ha realizado modificaciones a los derechos de las Acciones representativas de su capital social inscritas en el RNV. En cumplimiento de lo dispuesto por la LMV y la Circular Única, Grupo Aeroméxico presenta de manera completa y oportuna a la CNBV y a la BMV, la información periódica de carácter trimestral y anual correspondiente, así como la información respecto de cualesquiera eventos relevantes que lo afecten. Grupo Aeroméxico ha entregado en forma completa y oportuna en los últimos 3 ejercicios los reportes que la legislación mexicana le requiere sobre eventos relevantes e información periódica.

(F) Documentos de Carácter Público

Este Reporte anual y otra información de Grupo Aeroméxico podrá ser consultada en la BMV, en sus oficinas o en la página de Internet así como en la página de Internet de la CNBV o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: www.aeromexico.com

A solicitud de cualquier inversionista, que demuestre ser propietario de valores emitidos por Grupo Aeroméxico, de conformidad con la legislación aplicable, se proporcionará copia de dichos documentos mediante escrito dirigido al Dr. Ricardo Sánchez Baker, responsable del Departamento de Relaciones con Inversionistas, en las oficinas ubicadas en Paseo de la Reforma 243 piso 25, Colonia Cuauhtémoc, Ciudad de México, C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000, o a la dirección electrónica aminvestorrelations@aeroméxico.com.

La página de Internet es: www.aeromexico.com La información sobre Grupo Aeroméxico contenida en dicha página de Internet no es parte ni objeto de este Reporte, ni de ningún otro documento utilizado por Grupo Aeroméxico en relación con cualquier oferta pública de valores.

2) LA EMISORA

(A) Historia y Desarrollo de la Emisora

(i) Datos Generales

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., es una sociedad anónima bursátil de capital variable de conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles con duración de 99 años y con domicilio social en México, Ciudad de México constituida originalmente como Grupo Aeroméxico, S.A. de C.V. el 19 de marzo de 2002 en la Ciudad de México.

Las oficinas corporativas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., se encuentran ubicadas en Paseo de la Reforma No. 243, piso 25 Colonia Cuauhtémoc, Ciudad de México, C.P. 06500, teléfono (55) 9132-4000. La dirección de Grupo Aeroméxico en Internet es www.aeromexico.com en el entendido que la información ahí contenida no es parte ni objeto de este Reporte.

(ii) Antecedente Inmediato de la Emisora

Como se describirá a mayor detalle en la Sección *"(2) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (ix) Estructura Corporativa"*, Grupo Aeroméxico, es a la fecha la sociedad controladora de diversas sociedades, incluyendo algunas que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes dentro y fuera de México.

Grupo Aeroméxico opera la red de rutas más extensa de la República Mexicana y uniendo a México con destinos internacionales, bajo un modelo de red de rutas de conexión ("hub and spoke"). Este modelo se refiere a una configuración de la red en la cual una aerolínea consolida tráfico en un aeropuerto (hub) y de ahí sirve diferentes destinos (spokes). El modelo de negocios se apoya en la conectividad generada por las operaciones concentradas en los hubs. Esta concentración permite generar mayor conectividad y operar en destinos que de otra manera no podrían servirse o ser atendidos.

Nuestra estrategia es continuar aumentando la rentabilidad y reafirmar nuestra posición como la aerolínea líder en México y ser la primera opción para los pasajeros de negocios. Nuestra estrategia de negocio incluye seis elementos clave que se enlistan a continuación y describen a detalle en la sección *"(1) Información General – (b)Resumen Ejecutivo – (i)Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas"*

Estrategia

- Ampliar nuestra red y tráfico de conexión a través de nuestro hub y sumando destinos nuevos y rentables.
- Continuar consolidando nuestra marca y desarrollando alianzas.
- Continuar usando procedimientos de administración eficiente de nuestros ingresos y la adecuación de tarifas de manera responsable.
- Continuar el crecimiento de nuestra flota de manera disciplinada y flexible.
- Continuar enfocándonos en mejorar la eficiencia y en mantener nuestros costos bajos.

Creemos que las ventajas competitivas que se señalan en la Sección *"(1) Información General – (b)Resumen Ejecutivo – (i)Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas"* y nuestra estrategia nos permitirán continuar operando como aerolínea bandera en el creciente mercado de la aviación en México.

En la Sección "*(2) La Emisora – (b)Descripción del Negocio – (v)Legislación Aplicable y Situación Tributaria"* se describen disposiciones de legislación que son aplicables al negocio.

(iii) Evolución Corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias

Aeronaves de México, S.A. de C.V. se fundó en 1934 y operó su primera ruta entre la Ciudad de México y Acapulco. En 1957, Aeronaves de México comenzó a volar a Estados Unidos y subsecuentemente se expandió al agregar rutas operativas entre México, España y Francia.

El 14 de abril de 2011, Grupo Aeroméxico realizó la operación de registro en la Bolsa Mexicana de Valores de 125,513,903 acciones. El monto total de la oferta, misma que fue primaria en su totalidad, ascendió a $3,890.9 millones de pesos incluyendo la opción de sobreasignación, marcando el regreso exitoso de Grupo Aeroméxico al mercado de valores.

Tenemos una relación de negocios cercana con Delta Air Lines. Tenemos convenios de Código Compartido, reciprocidad de viajero frecuente y privilegios de acceso a salones VIP compartidos con Delta Air Lines y hemos comenzado a implementar un proceso de co-localización a través del cual operaremos desde la misma terminal y en los mismos mostradores de aeropuertos en diversas estaciones a nivel mundial con el objeto de facilitar operaciones y aumentar eficiencia. En diciembre de 2011, celebramos un contrato con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México. Esta base, tuvo un costo aproximado de US$40 millones, es propiedad de TechOps, en la que tanto nosotros como Delta Air Lines tenemos una participación del 50%. Nuestra inversión en la asociación conjunta es aproximadamente de US$20 millones. Nuestra base en Querétaro es utilizada para proporcionar servicios de mantenimiento pesado, tanto a nosotros como a Delta Air Lines y a otras aerolíneas, e inició operaciones en enero de 2014. Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es importante para fortalecer nuestra participación en el mercado de viajeros de negocios.

En noviembre de 2012, celebramos un contrato con Boeing para adquirir hasta 90 aeronaves B737-MAX (que consisten en 60 compromisos firmes, y 30 órdenes que debemos reconfirmar en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves adicionales en nuestra flota), y en diciembre de 2012, celebramos un contrato con Boeing para adquirir hasta 10 aeronaves B787 adicionales (que consisten en seis compromisos firmes y cuatro órdenes que debemos reconfirmar en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves adicionales en nuestra flota). Estas órdenes representan conjuntamente el compromiso individual más grande para comprar aeronaves comerciales por cualquier aerolínea nacional en la historia de nuestro país. Esperamos continuar recibiendo estas aeronaves hasta 2023. Esperamos financiar la adquisición de estas aeronaves a través de una combinación de métodos, incluyendo ventas con *lease-back* y arrendamientos financieros, aunque el método específico de financiamiento para la adquisición de cada aeronave será determinado a medida en que se acerquen las fechas de entrega.

Somos el accionista mayoritario de PLM, una coinversión con AIMIA (el operador más grande de programas de lealtad en el mundo), que opera nuestro programa de lealtad “Club Premier”. Al 31 de diciembre de 2013, “Club Premier” tenía aproximadamente 3.6 millones de miembros. En diciembre de 2012, vendimos a AIMIA una participación adicional del 20% del capital de PLM mediante el ejercicio de una opción otorgada a AIMIA al momento de su inversión original en PLM. En relación con el ejercicio de esta opción, PLM fue valuada en US$518 millones, valuando nuestra participación restante del 51% de la coinversión en US$264 millones.

En 2012 Delta Air Lines adquirió 30.2 millones de acciones lo que representó 4.17% de nuestras acciones. Asimismo, el 13 de febrero de 2017, Delta Air Lines inició una oferta pública de adquisición por hasta el 32% de las acciones de Grupo Aeroméxico, misma que concluyó el 10 de marzo de 2017.

Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado México-Estados Unidos de viajeros de negocios. Al respecto, en mayo de 2017 se recibió la autorización de las autoridades competentes México y en Estados Unidos para iniciar las actividades de nuestro Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC). Este histórico acuerdo establece la más grande alianza transfronteriza entre México y los Estados Unidos, y expandirá la competencia y los beneficios para los clientes de ambas líneas aéreas.

Durante el primer trimestre de 2020, comenzamos a experimentar una disminución significativa en la demanda de pasajeros relacionada con la pandemia por COVID-19. El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo dependerá sobre elementos futuros, incluyendo aquellos que se

encuentran fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas actualmente, los requisitos de prueba de pasajeros, uso obligatorio de cubrebocas u otras restricciones de viaje, todos los cuales son muy inciertos y no se pueden predecir con certeza.

En respuesta a la disminución de la demanda, nuestra oferta de ASKs disminuyó aproximadamente el 50.0% en relación nuestra oferta de ASKs en 2019.

El 30 de junio de 2020, iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América (Capítulo 11), el cual se ha llevado a cabo mientras continuamos operando como negocio en marcha, para fortalecer nuestra posición financiera y liquidez, proteger y preservar nuestras operaciones y activos, e implementar los ajustes operativos necesarios para hacer frente al impacto del COVID-19. Para mayor información, véase la Nota 2 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 que se incluyen en este reporte anual.

En octubre de 2020 la Corte de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York otorgó su autorización definitiva para obtener financiamiento dentro del procedimiento del Capítulo 11 (conocido como financiamiento para deudor en posesión o, por sus siglas en inglés, como DIP Financing), para asegurar el financiamiento por hasta US$1,000 millones, distribuidos en: un Tramo 1 por hasta US$200 millones y un Tramo 2 por hasta US$800 millones. En este mismo mes recibimos el desembolso inicial del Tramo 1 del DIP Financing por US$100 millones.

El 6 de noviembre de 2020 recibimos autorización de la Corte de Estados Unidos para solicitar el desembolso de la porción restante del Tramo 1 por US$100 millones de dólares y el desembolso inicial bajo el Tramo 2 por US$175 millones de dólares.

El 24 de febrero de 2021 recibimos el tercer y último desembolso del DIP financing por la cantidad de US$625 millones de dólares.

(iv) Principales Inversiones

Las siguientes son las principales inversiones que la Compañía ha realizado en los últimos tres años:

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
	(en millones de pesos)		
Principales Inversiones, Conceptos:			
Estandarizaciones	57.3	191.4	354.9
Partes y accesorios de aviones	104.1	226.3	141.2
Edificios y mejoras a locales arrendados	11.5	122.6	264.7
Software	65.8	116.7	70.2
Mobiliario y equipo de cómputo	8.7	55.3	36.5
Aviones	1,586.4	4,913.0	2,948.8
Total	**1,833.8**	**5,625.3**	**3,816.30**

(v) Acontecimientos Recientes

Información relacionada con el COVID-19

Derivado de la pandemia COVID-19, se ha generado una crisis a nivel mundial impactando a la mayoría de los países y sectores, la afectación a la industria aérea incluyendo nuestra empresa, no tiene precedente. Medidas como confinamiento, cuarentenas, cierre de fronteras, restricciones o recomendaciones sobre viajes internacionales y nacionales, limitaciones de reuniones públicas, recomendaciones de distanciamiento social, trabajo a distancia y

cierres de destinos y atracciones turísticas, así como la percepción de los consumidores sobre la seguridad, indispensabilidad y previsibilidad de los viajes aéreos, han contribuido a una caída en la demanda de pasajeros.

El impacto en la industria de la aviación, incluida nuestra Compañía, no tiene precedentes. A partir de la emisión de estos estados financieros consolidados, varias naciones de todo el mundo han implementado restricciones de viaje como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos. Debido a esto y las bajas reservas asociadas, la Compañía desde marzo de 2020 tomó decisiones importantes que tienen como objetivo preservar el efectivo, las fuentes de empleo y la operación a largo plazo, que incluyen las siguientes:

- Reducción de la capacidad doméstica e internacional
- Durante 2020 alcanzamos acuerdos temporales con todos nuestros sindicatos, que ahorrarían en promedio más del 50% de nuestro costo fijo laboral, dependiendo de los ajustes de capacidad
- Habilitamos un programa voluntario de permisos sin goce de sueldo por 30, 60 o 90 días, entre otras medidas
- Llevamos a cabo negociaciones con nuestros principales proveedores, incluyendo los arrendadores de flota y grupos aeroportuarios
- Pospusimos todos los gastos de bienes de capital y gastos discrecionales no críticos para la operación

A esta fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto en la demanda o cuánto tiempo puede llevar recuperarse.

El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo dependerá sobre elementos futuros, incluyendo aquellos que se encuentran fuera de nuestro control relacionados con la eficacia y la velocidad de los programas de vacunación para frenar la propagación del virus, la introducción y propagación de nuevas variantes del virus que pueden ser resistentes a las vacunas aprobadas actualmente, los requisitos de prueba de pasajeros, uso obligatorio de cubrebocas u otras restricciones de viaje, todos los cuales son muy inciertos y no se pueden predecir con certeza.

Como resultado de esta situación, existe incertidumbre relacionadascon las condiciones que pueden poner en duda la capacidad de Aeroméxico para continuar como empresa en funcionamiento.

Estas medidas obligaron a Aeroméxico a ajustar su red y cerrar temporalmente algunos destinos y frecuencias durante varios meses en el 2020. Esto ha impactado negativamente en el desempeño financiero de Aeroméxico durante el año y también su posición de liquidez. Como resultado de estos ajustes, los asientos por kilómetros disponibles (“ASK”) cayeron 50.0% respecto a lo registrado en 2019 y los pasajeros disminuyeron 54.2% año contra año. Como consecuencia, los ingresos de Aeroméxico por el año terminado el 31 de diciembre de 2020 ascendieron a $28,522,135, una disminución del 58.5% en comparación con el año anterior.

Debido a los profundos efectos de la pandemia COVID-19, además de las acciones previamente tomadas por la administración, Aeroméxico implementó medidas adicionales durante 2020, incluido el anuncio de la Compañía el 30 de junio de 2020 de que ella y algunas de sus afiliadas iniciaron voluntariamente el proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 (“Capítulo 11”) ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció una pérdida neta de $42,529,087 pesos que originó un déficit patrimonial de $32,951,660 pesos. Los estados financieros consolidados reflejaron una variación de ($83,678,832) pesos del pasivo circulante sobre activo circulante al 31 de diciembre de 2020. Aeroméxico tiene $8,238,879 de recursos que comprenden efectivo y equivalentes de efectivo, efectivo restringido y activos financieros al final del año 2020 y ha acordado líneas de crédito adicionales.

Reestructura financiera

El 30 de junio de 2020, Aeroméxico anunció que inició, junto con algunas de sus afiliadas (Aerovías de México, S.A. de C.V., Aerolitoral, S.A. de C.V. y Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V.) un procedimiento ordenado de

reestructura voluntaria bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América ante la Corte de Quiebras del Distrito Sur del Estado de Nueva York para implementar una reestructuración financiera, sin dejar de atender a los clientes.

Se tomó esta decisión de utilizar el proceso del Capítulo 11 toda vez que dicho proceso ofrece más facilididades y flexibilidades a las empresas que son sujeto y objeto del Código de Quiebras, como lo es Aeroméxico, para fortalecer su posición financiera, obtener nuevo financiamiento y aumentar la liquidez de la sociedad, y crear una plataforma sostenible para tener éxito en una economía global incierta, ya que la industria de las aerolíneas enfrenta desafíos sin precedentes debido a caídas significativas en la demanda para el transporte aéreo a nivel mundial. Bajo dichas facilidades y flexibilidades, Aeroméxico, a partir del 30 de junio del 2020, ha logrado fortalecer sus operaciones, disminuido los riesgos financieros y continuado como negocio en marcha.

Grupo Aeroméxico continuará operando dentro del curso ordinario, como negocio en marcha, y de acuerdo con los permisos y concesiones existentes, comprometidos a continuar expandiendo de manera segura el servicio de vuelo en los próximos meses, en línea con las regulaciones locales y la demanda de los clientes, en pleno cumplimiento de los más altos estándares y protocolos de salud.

Todos los boletos, reservas, cupones electrónicos y puntos Premier seguirán siendo válidos y estarán disponibles para su uso por parte de los clientes de acuerdo con los términos y condiciones existentes de Aeroméxico. Durante este proceso, la Compañía continuará operando en el curso ordinario de sus negocios y también tendrá la intención de continuar solicitando bienes y servicios a sus proveedores para su operación ordinaria.

El 30 de junio de 2020 anunciamos que nos encontrábamos en conversaciones para obtener nuevo financiamiento preferencial para la Compañía, como parte de la reestructuración dentro del procedimiento de reorganización (que se conoce como “deudor en posesión” o, por sus siglas en inglés, como DIP Financing), que, junto con el efectivo disponible de la Compañía y sujeto a la aprobación del Tribunal de Quiebras, proporcionaría suficiente liquidez para que Grupo Aeroméxico cumpla con sus obligaciones en el futuro de manera oportuna y ordenada.

El 2 de julio de 2020, anunciamos que habíamos recibido la aprobación de la Corte de Quiebras de todas las promociones que se presentaron en la audiencia del primer día que se celebró el 1 de julio de 2020. Las órdenes del Tribunal de Quiebras han ayudado y continuarán ayudando a respaldar las operaciones dentro del curso ordinario, como negocio en marcha, de Grupo Aeroméxico a lo largo del proceso de reestructuración, lo que apoyará la continuidad del negocio a lo largo de este proceso.

Entre las mociones que fueron aprobadas por la Corte de Quiebras se encuentran las solicitudes para permitir que Grupo Aeroméxico continúe pagando los salarios y beneficios de los empleados en el curso normal de sus negocios; honrar los boletos y cupones ya comprados y mantener el programa Club Premier sin ningún cambio o impacto en los saldos de Puntos Premier de los clientes; mantener los acuerdos existentes con agencias de viajes, corporaciones y aerolíneas asociadas; y pagar a los proveedores en el curso ordinario del negocio por los bienes y servicios proporcionados a partir del 30 de junio de 2020, fecha de presentación del Capítulo 11 o después.

Ajustes en la flota

Como parte de las medidas de Aeroméxico para asegurar una flota más eficiente y homogénea y una plataforma comercial viable y rentable en la nueva realidad económica post COVID-19, Grupo Aeroméxico solicitó autorización al Tribunal de Quiebras para rechazar ciertos contratos de arrendamiento de 19 aeronaves a sus respectivos arrendadores, ya que estas aeronaves no forman parte de los requisitos estratégicos de la flota de la Compañía en las condiciones actuales del mercado.

El 21 de septiembre de 2020 la Compañía convino con sus arrendadores de aeronaves y motores y posteriormente, recibió la aprobación de la Corte para modificar sus contratos de arrendamiento a acuerdos de pago por hora ("Acuerdos PPH"). Los Acuerdos PPH permitirán que Aeroméxico cambie la estructura de sus costos de arrendamiento en función de la utilización del equipo, lo que reducirá sustancialmente los costos fijos de la Compañía

durante la vigencia de estos acuerdos. Dichos contratos de PPH se celebraron entre Grupo Aeroméxico y 27 diferentes empresas de arrendamiento que cubren 82 aeronaves y 14 motores de repuesto.

DIP financing

El 13 de agosto de 2020, anunciamos que sujeto a la aprobación de la Corte, obtuvimos un compromiso para un Financiamiento Preferencial garantizado por un monto principal total de US$1,000 millones ("DIP Financing") (Senior Debtor in Possession Credit Facility) con fondos administrados por afiliadas de Apollo Global Management Inc. ("Apollo"). El DIP Financing consiste en: (i) un Tramo 1 preferencial y garantizado, de US$200 millones; y (ii) un Tramo 2 preferencial y garantizado de US$800 millones. Los recursos del DIP Financing podrán ser sólo utilizados para ciertos gastos permitidos, incluyendo ciertos gastos de operación y corporativos generales, así como gastos de la reestructura.

Sujeto al cumplimiento, en cada caso, de ciertos hitos, acuerdos y condiciones suspensivas acordadas con los financiadores, (i) en la fecha de emisión de la orden de la Corte otorgando la autorización provisional (interim) para el DIP Financing y cumplimiento de otras condiciones, estuvieron disponibles hasta US$100 millones del Tramo 1; y (ii) en la fecha de emisión de la orden final de la Corte aprobando de manera definitiva el DIP Financing y cumplimiento de otras condiciones, la parte no dispuesta del Tramo 1 estuvieron disponible en una sola exhibición y el monto del Tramo 2 estuvo disponible en un desembolso inicial de US$175 millones y, un monto final de US$625 millones.

El 9 de octubre de 2020 Grupo Aeroméxico recibió la aprobación final del Tribunal de Quiebras para asegurar el compromiso de Financiamiento DIP por US $ 1,000 millones y para febrero de 2021 el monto total del DIP Financing ya había sido dispuesto por Grupo Aeroméxico. Esto ha permitido continuar la operación como negocio en marcha, fortalecer nuestras operaciones y relaciones con proveedores, autoridades y demás acreedores, y continuar llevando a cabo, de manera ordenada, el proceso de reesturctura.

La disposición del monto total financiado bajo el DIP Financing ha dado a Aeroméxico la liquidez necesaria para cumplir con sus obligaciones durante el proceso de reestructura, en tiempo y forma, y a continuar con sus operaciones durante y con posterioridad al actual procedimiento de reestructura voluntaria.

El Tramo 2 del DIP Financing contiene la opción, para cada acreedor de este tramo, de convertir sus pasivos en acciones de la Compañía reestructurada, en el entendido de que el ejercicio de dicha opción de conversión estará sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones y, en su momento, a las autorizaciones corporativas y regulatorias para la emisión de las acciones correspondientes, incluyendo la aprobación de la Asamblea General de Accionistas de Aeroméxico.

Las condiciones del DIP Financing requirieron que Aeroméxico firmara un Convenio de Apoyo de Accionistas (Shareholder Support Agreement) con la mayoría de sus accionistas, que representen aproximadamente 75% de su capital social, incluyendo Delta Air Lines, bajo el cual los accionistas (i) deberán votar, en su momento, a favor de un aumento de capital social para llevar a cabo, en su caso, la conversión del Tramo 2 del DIP Financing, incluyendo la renuncia a sus respectivos derechos de preferencia para suscribir dicho aumento; (ii) se someten a la jurisdicción de la Corte del procedimiento de Capítulo 11 respecto al alcance y términos de dicho Convenio de Apoyo de Accionistas; y (iii) acuerdan no vender sus acciones durante el proceso de reestructura bajo el Capítulo 11. Se anticipa que con el aumento de capital social, dichos accionistas, al no ejercer su derecho de preferencia, serán diluidos, por lo que su participación remanente podrá ser muy limitada. Otros accionistas dentro del público inversionista podrán ejercer su respectivo derecho de preferencia a un valor de suscripción por acción que dependerá de diversos factores que serán determinados en su momento.

Contratos Colectivos de Trabajo

Como parte de los ajustes necesarios para enfrentar los efectos adversos causados a la industria aérea por la pandemia global de COVID-19, Aeroméxico realizó negociaciones con sus sindicatos para encontrar condiciones más competitivas en el mercado actual con los Convenios Colectivos ("CBA" o "Contratos Colectivos de Trabajo").

Al 31 de diciembre de 2020, Aeroméxico concluyó satisfactoriamente las negociaciones con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana (STIA) y con el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos Independencia (Independencia).

El 27 de enero de 2021 Aeroméxico alcanzó acuerdos satisfactorios con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (ASSA) y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (ASPA) durante la reestructura de sus Contratos Colectivos de Trabajo.

También es importante resaltar que los sindicatos ASSA, Independencia y STIA cumplieron con el programa de optimización y reducción de personal en octubre y noviembre de 2020, programa necesario para que el Grupo continúe su proceso de reestructuración.

Nombramiento del comité de acreedores

Como parte del proceso del Capítulo 11, el Fideicomisario de los Estados Unidos de América ha designado un Comité de Acreedores No Garantizados ("UCC"). El UCC cuenta con 7 miembros activos que representan a los acreedores del Grupo dentro de este proceso de reestructura financiera.

El 15 de diciembre de 2020 Aeroméxico anunció que, de conformidad con la Orden emitida por el Tribunal de Quiebras establece que el 15 de enero de 2021 (la "Fecha Límite General") como última fecha para que cada persona o entidad presente prueba de reclamación contra La Compañía y sus subsidiarias deudoras bajo los procedimientos del Capítulo 11. Aeroméxico envió y publicó los avisos de fechas límite y procedimientos para presentar pruebas de reclamo. Estos avisos contienen información sobre quién, cuándo, dónde y cómo un acreedor interesado puede presentar una prueba de reclamación.

La fecha límite general y los procedimientos establecidos en la Orden y las notificaciones se aplican a todos los reclamos contra Aeroméxico que surgieron antes del 30 de junio de 2020, la fecha en la que la Compañía comenzó con el proceso del Capítulo 11, excepto para las excepciones específicas establecidas. Grupo Aeroméxico distribuyó y publicó avisos de conformidad con la Orden y requisitos de procedimiento del Capítulo 11, para que las partes tuvieran la oportunidad de presentar un reclamo por cualquier monto que se creyera adeudado y que no se haya registrado previamente en el proceso relacionado con el período anterior al 30 de junio de 2020.

Si una persona o entidad no desea realizar una reclamación adicional, no se requiere ninguna otra acción. La Orden establece que los pasajeros con cupones electrónicos no están obligados a presentar un comprobante de reclamación para utilizar dichos cupones. Estos vales están autorizados para ser respetados por la Orden de programas del cliente emitida por el Tribunal de Quiebras el 29 de julio de 2020 (la "Orden de programas del cliente"). Una variedad de otras obligaciones previas a la competencia relacionadas con los programas de clientes de pasajeros están autorizadas para ser cumplidas por la Orden de programas de clientes, incluidos los siguientes programas (los clientes no están obligados a presentar una prueba de reclamo para participar en cualquiera de estos programas): programas promocionales y de venta en efectivo, programas de vales de viaje, puntos Club Premier relacionados con el programa de lealtad y programas de membresía del salón VIP. Sin embargo, si un cliente cree que tiene un reclamo en efectivo en relación con estos programas, o tiene un reclamo relacionado por separado con estos programas, puede optar por presentar un comprobante de reclamo. Los montos que se pagarán a cuenta de las pruebas de reclamaciones permitidas (que pueden ser 0, o significativamente menos del 100%) y la forma de dicha consideración (que puede no ser en efectivo) son inciertas y serán determinadas por Aeroméxico en el plan de reorganización.

Plan de reorganización

Para que Aeroméxico emerja exitosamente del Capítulo 11, Aeroméxico debe obtener la aprobación del Tribunal de Quiebras del plan de reorganización, que permitirá al Grupo pasar del Capítulo 11 a operaciones de curso ordinario fuera del procedimiento de reestructura. Para lograr una implementación de cualquier plan de reorganización, el Grupo también podrá requerir una nueva línea de crédito o "financiamiento de salida". La capacidad del Grupo para obtener

dicha aprobación y financiamiento dependerá, entre otras cosas, de la oportunidad y el resultado de varios asuntos en curso relacionados con el proceso de reestructura.

El plan de reorganización determinará los derechos y la satisfacción de las reclamaciones de varios acreedores y partes interesadas y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones del Tribunal de Quiebras en curso hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización.

El 17 de febrero de 2021, el Tribunal emitió una orden que amplía el período por el cual Aeroméxico tiene el derecho exclusivo de presentar un plan de reorganización hasta el 25 de junio de 2021.

El Grupo actualmente espera que cualquier plan de reorganización a proponerse preverá, entre otras cuestiones, mecanismos para pagar reclamos contra las empresas deudoras, tratamiento de los actuales accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V., así como ciertas reglas de gobierno corporativo y asuntos administrativos que tengan que ver con la reorganización del Grupo. Cualquier plan de reorganización a proponerse estará sujeto a la previa revisión por parte de algunos grupos de acreedores de los deudores y otras partes interesadas, así como a objeciones de otras partes interesadas y aprobación y confirmación final de la Corte de Quiebras. Por lo pronto, no existe certeza de que el Grupo pueda asegurar la aprobación y confirmación de un plan de reorganización por parte de la Corte de Quiebras.

(B) Descripción del Negocio

(i) Actividad Principal

Grupo Aeroméxico es la sociedad controladora de un grupo de subsidiarias, que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas.

A lo largo de los años, Grupo Aeroméxico ha establecido una marcada estrategia orientada a operar con enfoque en la rentabilidad y la creación de valor.

Dadas las características de Grupo Aeroméxico y el entorno geográfico y competitivo en el que opera la Compañía, el modelo de negocios que se considera que mejor describe a Grupo Aeroméxico es el de una aerolínea con enfoque geográfico en México y el continente americano, el cual se complementa con rutas internacionales y de largo alcance. Este modelo de negocios ha permitido a Grupo Aeroméxico consolidar una franquicia en Latinoamérica y una fuerte presencia en rutas intercontinentales con tráfico significativo de y hacia México.

Grupo Aeroméxico ha integrado un portafolio de productos y servicios dirigido a segmentos específicos de clientes. Aeroméxico, la aerolínea troncal del Grupo, ha adquirido un enfoque primario en rutas de alta densidad como el triángulo de negocios México, Guadalajara y Monterrey y ha reducido sus operaciones en otros mercados domésticos. La presencia de Aeroméxico en rutas internacionales y de largo alcance se ha reforzado concentrando su oferta en estos mercados. Bajo este modelo, Aeroméxico Connect se ha convertido en el producto base para el mercado doméstico y juega el papel de extensor de la red. Además de las dos aerolíneas, Grupo Aeroméxico es la compañía tenedora del 100% directa o indirectamente de distintas entidades prestadoras de servicios a la aviación tales como CECAM, Aeroméxico Cargo y del 51.14% de PLM. La estructura corporativa de Grupo Aeroméxico y sus principales subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 se presenta en la Sección *"(2) La Emisora – (b)Descripción del Negocio - (ix)Estructura Corporativa".*

Servicios de Transportación Aérea de Pasajeros

Contamos con una concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el transporte aéreo de pasajeros y/o carga, en ciertas rutas nacionales e internacionales, previamente autorizadas por las autoridades competentes. Al 31 de diciembre de 2020 operábamos más de 283 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 41 destinos nacionales y 31 destinos internacionales desde México, incluyendo 13 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 4 en Centroamérica y el Caribe, 3 en Europa y 1 en Asia.

Las operaciones de pasajeros nacionales representaron el 80.0% de las operaciones itinerario y chárter. Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 20.0% de las operaciones itinerario y chárter.

La red de Grupo Aeroméxico el producto que ofrece, basado en frecuencias, puntualidad y horarios diseñados para realizar los viajes de ida y vuelta el mismo día a una gran variedad de destinos en México y Estados Unidos, le han permitido establecerse como la principal oración para los pasajeros de negocios.

Nacional

De acuerdo a información publicada por la AFAC, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020, tuvimos una participación del 25.3% en el mercado nacional mexicano (medido por tráfico de pasajeros). Durante el mismo periodo, transportamos 9.4 millones de pasajeros. Ver Sección *"(2) La Emisora – (b)Descripción del Negocio –(viii) Información del Mercado".*

Internacional

Al 31 de diciembre de 2020, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado internacional de pasajeros de y hacia México (provenientes de y con destino a E.U.A., Canadá, Centroamérica y el Caribe, Sudamérica, Europa y Asia) alcanzó el 11.3%, con base en número de pasajeros transportados, de acuerdo a la AFAC. Ver Sección *"(2)La Emisora –(b)Descripción del Negocio –(viii)Información del Mercado".*

Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 20.0% de las operaciones itinerario y chárter y el 38.7% de los ingresos totales para el 2020.

	Año terminado el 31 de diciembre de							
	2020	**%**	**2019**	**%**	**Var 2020 vs 2019**	**2018**	**%**	**Var 2019 vs 2018**
Pasajes Nacionales	$10,337	36.2%	$23,884	34.7%	(56.7%)	$25,641	36.5%	(6.9%)
Pasajes Internacionales	$12,640	44.3%	$39,524	57.5%	(68.0%)	$38,889	55.3%	1.6%
Total, Ingresos Pasaje	$22,977	80.6%	$63,408	92.2%	(63.8%)	$64,530	91.8%	(1.7%)
Ingresos por Carga	$4,624	16.2%	$4,224	6.1%	9.5%	$4,701	6.7%	(10.1%)
Ingresos Chárter	$117	0.4%	$3	0.0%	N.A.	$29	0.0%	(89.7%)
Otros Ingresos	$804	2.8%	$1,131	1.6%	(28.9%)	$1,003	1.4%	12.7%
Total, Ingresos	$28,522	100.0%	$68,766	100.0%	(58.5%)	$70,264	100.0%	(2.1%)

Ingresos de Carga

Las operaciones de carga representaron el 16.2% y 6.1% del total de nuestros ingresos para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente. Nuestras operaciones de carga son manejadas por nuestra subsidiaria propiedad al 100%, Aeroméxico Cargo.

Transportamos carga de tres formas: (1) en el interior de nuestras aeronaves de pasajeros, (2) en los compartimentos de otras aerolíneas mediante contratos de bloqueo de espacio y, (3) en la aeronave de carga 767-200F que arrendamos a través de un contrato de ACMI, por sus siglas en inglés (Aeronave, Tripulación, Mantenimiento y Seguro). En los términos del contrato ACMI, también conocido como arrendamiento con tripulación ("wet-lease") el arrendador proporciona los derechos de tráfico, la aeronave, tripulación, mantenimiento y seguro, mientras que Aeroméxico Cargo es responsable de las maniobras en tierra, combustible, comercialización del espacio, el manejo de las mercancias en almacenes y principalmente la definición de rutas e itinerario; como consecuencia de la crisis sanitaria el 27 Marzo de 2020 se suspendieron las operaciones bajo esta modalidad y dicho contrato fue finalizado en Agosto del 2020.

En Abril de 2020, con una flota parcialmente desocupada debido a la cancelacion de vuelos comerciales de pasajeros, AM Cargo dió inicio a una nueva modalidad de comercialización, desarrollando asi el primer vuelo exclusivo de carga utilizando la flota de aviones de pasajeros. Durante 2020 se desarrollaron 300 vuelos exclusivos de carga bajo contrato charter, transportando carga no solo en el compartimento de carga, sino también carga sobre los asientos en la cabina de pasaje, se realizaron vuelos incluso a destinos en donde no habia operado nunca un avion de Aeroméxico. Se transportaron mercancías para ateneder la contingencia sanitaria en países como Alemania, USA, Canada, Jamaica, Republica Dominicana, Guatemala, Costa Rica, Honduras, Panamá, Ecuador, Colombia, Peru, Chile, Brasil y Argentina, se desarrollaron en 2020 un total de 300 operaciones charter exclusivas de carga con la flota de Grupo Aeroméxico. Se logró tambien operar el vuelo más largo sin escala realizado por una aeorlinea latinoamericana cubriendo la ruta Hong Kong a México.

Ingresos por Otras Operaciones

Las otras operaciones consisten principalmente en operaciones de mantenimiento, operaciones chárter y Gran Plan, así como otros ingresos complementarios.

Otros Ingresos Complementarios

Otros servicios incluyen ingresos por "upgrades", venta de asientos preferenciales, boletos no utilizados, servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros,) así como capacitación y servicios de asistencia a tierra.

Operaciones Chárter

En octubre de 2011, Aeroméxico Travel, nuestra unidad de aerolínea *chárter*, dejó de operar. Desde entonces nuestras operaciones *chárter* son conducidas por Aeroméxico y Aeroméxico Connect, en adición a las operaciones regulares.

Gran Plan

Ofrecemos a nuestros clientes paquetes vacacionales a través de nuestro producto Gran Plan (*Aeroméxico Vacations* en Estados Unidos). Los clientes obtienen la oportunidad de comprar paquetes que consisten en una combinación de vuelo, hotel y/o renta de auto a un precio de descuento comparado con el costo de dichos productos por separado.

Operaciones de Mantenimiento

Las operaciones de mantenimiento a terceros a través de nuestra filial TechOps se registran bajo el método contable de participación

Establecimiento de Precios, Administración de Ingresos y Estructura de Rutas

Hemos diseñado nuestra estructura de tarifas para nivelar nuestros Factores de Ocupación y *Yield* en un esfuerzo por maximizar las ganancias por vuelo y ruta a nivel red. Nuestras políticas y procedimientos de administración de ingresos pretenden maximizar los ingresos totales, y al mismo tiempo mantener la competitividad en general frente a nuestros mayores competidores. En un esfuerzo por marcar la competitividad de nuestras tarifas, constantemente monitoreamos los precios de nuestros competidores en cada mercado en el que prestamos servicios, así como los horarios de los vuelos de competencia.

Frecuentemente analizamos oportunidades de mercado con el objetivo de estimular la demanda en rutas específicas y durante ciertos periodos de tiempo, con la meta de incrementar nuestro Factor de Ocupación. A menudo ofrecemos tarifas de descuento en rutas de baja demanda y en nuestros vuelos nocturnos para competir con las aerolíneas de bajo costo y los operadores de autobuses que viajan a los mismos destinos y ajustamos nuestros precios de conformidad con los cambios en la demanda de los pasajeros y los efectos estacionales.

Pretendemos continuar con la implementación de técnicas avanzadas y prácticas de gestión de ingresos específicamente diseñadas para maximizar el RASK, favoreciendo el factor de ocupación y tarifas más atractivas para nuestros clientes. Nuestra plataforma de tecnología nos permite monitorear de cerca los patrones de compra de nuestros clientes, y utilizar dicho análisis para identificar nichos, con el fin de mejorar y afinar nuestra estrategia de administración de ingresos.

Nuestras herramientas principales para la administración de ingresos son nuestra habilidad para modificar tarifas, redistribuir el número de lugares en cualquier vuelo en específico entre nuestros códigos tarifaros, cambiar el tipo de aeronave para obtener un ajuste en el número de asientos disponibles para cada vuelo que volamos. La diversidad de nuestra flota nos brinda una ventaja competitiva sobre nuestros competidores nacionales que generalmente vuela uno o dos tipos de aeronaves.

Alianzas

Hemos celebrado alianzas comerciales con nuestros principales socios con el fin de brindar a los clientes, entre varios productos y servicios; opciones adicionales de vuelo, incluyendo más destinos, más vuelos, mejores horarios y tarifas más competitivas; acceso a los salones VIP, así como más oportunidades para acumular y utilizar Puntos Premier. Las alianzas nos permiten generar ingresos adicionales mediante la venta de nuestros inventarios a nuestros socios de Código Compartido, las comisiones que recibimos de dichos socios al vender lugares en sus vuelos, la venta de Puntos Premier y la venta de acceso a nuestros salones VIP. Adicionalmente, dichas alianzas nos permiten mejorar el reconocimiento de marca, tomar ventaja de programas de mercadeo compartido con miembros de la alianza y mejorar la lealtad de la marca al cumplir mejor con las necesidades de nuestros clientes.

SkyTeam

Aeroméxico es miembro fundador de la alianza SkyTeam. Nuestra alianza brinda a las aerolíneas miembro posibilidad de celebrar contratos de código compartido, reciprocidad en los programas de viajero frecuente, acceso a los salones VIP y realizar actividades de mercadeo compartido. Los miembros actuales incluyen a Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines, Garuda Indonesia, Kenya Airways, KLM Royal Dutch Airlines, Korean Air, MEA Air Liban, Saudia, TAROM, Vietnam Airlines y Xiamen Air.

Al 31 de diciembre de 2020 (última fecha con información disponible al momento de la elaboración de este reporte), los miembros SkyTeam operaban aproximadamente más de 8,736 vuelos por día a aproximadamente 1,106 destinos ubicados en más de 169 países, transportaron aproximadamente a 16 millones de pasajeros por año y cuentan con más de 790 salones VIP.

El contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam vence el 21 de junio de 2029 con opción de renovación por un periodo de cinco años. En los términos de nuestro contrato con SkyTeam, estamos obligados a cumplir con los requisitos de la alianza. Estos requisitos marcan los estándares mínimos de producto y servicio a lo largo de los veinte miembros de la alianza. Contribuimos a un presupuesto anual de mercadeo para la operación de la alianza, centralizada en Ámsterdam, Países Bajos y previamente acordado al año por el resto de los mismos miembros de la alianza. Los miembros SkyTeam no pueden participar en programas de código compartido o programas recíprocos de viajero frecuente con otras aerolíneas sin el consentimiento previo de SkyTeam.

Adicional al contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam, hemos celebrado un contrato bilateral con cada miembro de la alianza SkyTeam estableciendo los términos y condiciones de nuestra relación con la aerolínea respectiva. Dichos contratos especifican el alcance de la cooperación comercial entre Aeroméxico y el resto de sus socios.

Otras Alianzas Comerciales

Aeroméxico también tiene otras alianzas comerciales que son estratégicas y no son parte de SkyTeam. Estas alianzas están aprobadas y vistas con el consentimiento del resto de los socios de SkyTeam. Estas relaciones permiten consolidar la posición de Aeroméxico con el socio y comercializar diversas opciones que pudieran adaptarse mejor a nuestros clientes.

Aeroméxico mantiene alianzas bilaterales comerciales estratégicas con: Avianca, Copa Airlines, El Al Israel Airlines, GOL Líneas Aéreas, Jet Airways, LATAM Airlines y WestJet; en virtud de las cuales participamos con Código Compartido que permite a nuestros clientes llegar a destinos en puntos más allá comercializados con el código AM, reciprocidad de viajero frecuente y acceso a los salones VIP, que también nos permite generar ingresos adicionales y mejorar el reconocimiento de nuestra marca.

Flota

Nuestras rutas van desde rutas cortas nacionales hasta vuelos transcontinentales y como resultado operamos diferentes tipos de aeronaves dependiendo de las características de la ruta. Hemos seleccionado nuestras aeronaves con base en la habilidad de prestar servicios efectiva y eficientemente a estas rutas tratando de minimizar el número de familias de aeronaves que operamos. Nuestra flota actualmente consiste en su totalidad de aeronaves Boeing y Embraer, lo que consideramos reduce nuestros costos y hace nuestras operaciones más eficientes debido a que se requieren menos refacciones y simplifica las operaciones de mantenimiento, así como reduce el número de diferentes aeronaves que nuestros pilotos están entrenados para operar.

Actualmente operamos cinco diferentes tipos de aeronaves[7]:

- B787, del cual operamos B787-8 diseñado para 243 pasajeros y un rango de aproximadamente 14,100 kilómetros y B787-9 diseñado para 274 pasajeros y un rango de aproximadamente 14,600 kilómetros;

  B737, del cual operamos B737-700s diseñado para 124 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,700 kilómetros, B737-800NG diseñado para 160 pasajeros y un rango de aproximadamente 5,000 kilómetros y B737-8MAX diseñado para 166 pasajeros y un rango de aproximadamente 6,750 kilómetros;

- E190, diseñado para 99 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,250 kilómetros.

Para los vuelos cortos nacionales y regionales operamos aeronaves B737 y E190. Para los vuelos largos de pasajeros operamos aeronaves B787. Asignamos tipos específicos de aeronaves para cada ruta con base en una combinación de factores incluyendo el rango de la aeronave, la frecuencia de vuelos y la eficiencia en el costo.

Al 31 de diciembre de 2020, contábamos con una flota operativa de 107 aeronaves de pasajeros. Actualmente arrendamos 77 de esas 107 aeronaves a través de arrendamientos operativos.

Hemos adquirido 30 aeronaves restantes en nuestra flota total, bajo arrendamiento financiero, otros esquemas de financiamiento o con recursos propios. Actualmente estamos en proceso de reestructura de estos contratos por lo que el número de aeronaves propias podría reducirse.

Asimismo, arrendamos 18 motores que se utilizan como motores de reemplazo para el periodo durante el cual se retira un motor en específico de una de nuestras aeronaves para mantenimiento pesado. Adicionalmente, se cuenta con 1 motor propio para complementar dichos requerimientos.

Existe la posibilidad de que se reciban equipos nuevos en arrendamiento de la flota B737MAX y B787-9, sujeto a la aprobación de la reestructura de contratos por la corte de Estados Unidos y el llegar a acuerdos con los arrendadores y los fabricantes, derivado del proceso de reestructura financiera en la que se encuentra Grupo Aeromexico. Respecto a posibles desincorporaciones de la flota, a la fecha no se tiene certeza de la cantidad de aviones para ser devueltos en el futuro cercano ya que dependerá de las renegociaciones que están en curso con los arrendadores y que estas se alineen con los requerimientos del plan de negocios del Grupo.

La renovación de flota del Grupo posiblemente tendrá modificaciones, ya que en las renegociaciones contractuales que se están llevando a cabo, los plazos de arrendamiento de los equipos en la flota podrían incrementarse. Grupo Aeromexico está teniendo la oportunidad de mejorar las condiciones económicas de los arrendamientos.

[7] Rangos en kilómetros estimados en condiciones a nivel del mar.

Contratos de compra de aviones

Boeing

En 2002, celebramos un Contrato de Términos Generales (*Aircraft General Terms Agreement*) con Boeing, en el que se establecen los términos y condiciones generales que son aplicables a todas nuestras compras de aeronaves Boeing.

B787

En julio de 2006, celebramos un contrato de compraventa con Boeing, en el que se establecen los términos específicos conforme a los cuales acordamos comprar directamente a Boeing dos aeronaves B787-8. Estas aeronaves se entregaron a principios de 2015. En diciembre de 2019, celebramos el convenio suplementario más reciente a este contrato de compraventa conforme al cual acordamos comprar hasta 7 aeronaves B787-9. Al 31 de diciembre de 2020, seis aeronaves de este pedido han sido entregadas.

B737MAX

En noviembre de 2012, celebramos un contrato de compraventa con Boeing, en el que se establecen los términos específicos conforme a los cuales acordamos comprar directamente a Boeing hasta 90 aeronaves B737MAX.

Nuestros contratos de compraventa de aeronaves con Boeing típicamente incluyen disposiciones para el pago de pagos de preentrega, que son pagos parciales realizados antes y durante el proceso de construcción de las aeronaves. El monto total de los pagos parciales requeridos por Boeing es generalmente el 30% del precio de lista de una aeronave. De conformidad con nuestros acuerdos recientes para la compra de aeronaves adicionales de Boeing, hemos acordado que Boeing financiará una parte de ese 30%, por tanto, reduciendo nuestros compromisos de efectivo de preentrega con respecto a estas compras de aeronaves. Nuestros contratos de compraventa con Boeing también incluyen una fórmula conforme a la cual el precio de cada aeronave que compramos aumenta hasta la fecha de entrega programada de esa aeronave con base en aumentos anuales promedio en los costos de materiales y mano de obra. Hemos buscado mitigar el riesgo de inflación incluyendo límites en los ajustes de inflación si exceden de los montos convenidos. Estas disposiciones en los contratos de compraventa nos permiten compartir los ajustes por aumentos con Boeing más allá de ciertos límites o terminar el contrato de compraventa con respecto a una aeronave en particular si el ajuste para la aeronave excede un límite convenido.

Estos contratos de compraventa también incluyen créditos significativos que reducen el costo total de la aeronave por debajo de sus precios de lista; disposiciones que obligan a Boeing a dar capacitación y apoyo de ingeniería, el derecho de substituir algunos tipos de aeronaves con otros (tales como el derecho a substituir una aeronave B737-8 por una B737-9 o viceversa) y garantías de cumplimiento específico relacionadas.

Durante 2017 se celebraron transacciones de venta y arrendamiento de regreso para 25 aeronaves, lo que representaba tener alrededor de 80% de las entregas del periodo 2018-2020 financiadas. Adicionalmente, 3 aeronaves que se recibirían en 2020 cuentan con financiamiento para cubrir los pagos previos a su entrega. En febrero de 2018 se recibió el primer Boeing 737-MAX en la flota. Al 31 de diciembre de 2020, se han incorporado 6 aeronaves en total de este tipo, siendo la entrega más reciente en febrero del 2019.

En marzo de 2019 las operaciones de nuestras aeronaves B737 MAX fueron suspendidas derivado de la puesta en tierra de este tipo de aeronave a nivel mundial, después de dos eventos involucrando al B737 MAX en Indonesia y Etiopía, en octubre 2018 y marzo 2019, respectivamente. En noviembre del 2020 la agencia federal de aviación de Estados Unidos (FAA) recertifico los vuelos comerciales para el B737 MAX. Aeromexico regreso a servicio este tipo de aeronave en diciembre del 2020 garantizando la seguridad y confort para sus pasajeros con este equipo eficiente y moderno.

El evento antes mencionado, así como la contingencia por COVID-19 afectó las entregas de aeronaves originalmente programadas para 2019 y 2020. También se afectarán las programaciones en 2021, ya que Boeing detuvo la producción y entregas durante los años antes mencionados. Los nuevos tiempos estimados de Boeing para las nuevas entregas

están sujetos a renegociaciones con los fabricantes de motores, arrendadores y la aprobación de la Corte de Quiebras. Al 31 de diciembre de 2020, Boeing ya ha producido siete aviones B737 MAX de nuestro pedido, los cuales están listos para su entrega, a reserva de que se cumplan con las regulaciones de seguridad de la FAA aplicadas a estos equipos y la capacidad de entrega de nuevas aeronaves del fabricante.

Actualmente estos contratos se encuentran en renegociación con el fabricante, por lo que la recepción de estos equipos dependerá de que lleguemos a un acuerdo satisfactorio, incluyendo a los arrendadores que financiarán estos equipos y con el fabricante de motores de este tipo de avión. Adicionalmente se requerirá tener las aprobaciones respectivas derivadas del proceso de reestructura financiera por el que está atravesando Grupo Aeromexico.

Mantenimiento

El mantenimiento que se realiza en nuestras aeronaves puede ser dividido en dos categorías generales: servicios de mantenimiento de línea y mantenimiento mayor. El servicio de mantenimiento de línea consiste en revisiones de rutina programadas a nuestras aeronaves, incluyendo inspecciones previas a cada vuelo, servicios diarios y de pernocta, servicios “A” y “B”, diagnósticos y reparaciones de rutina que se realicen durante tiempos cortos en tierra y durante las pernoctas. El mantenimiento mayor consiste en inspecciones más complejas y pruebas, incluyendo servicios “C” y Estructurales, y otros servicios a la aeronave que no pueden ser efectuados en una visita corta en nuestras instalaciones de mantenimiento.

Nuestra filial TechOps, lleva a cabo la mayor parte del mantenimiento pesado en nuestras aeronaves de cabina angosta, y emplea a profesionales de mantenimiento, incluyendo ingenieros, supervisores, técnicos y mecánicos; mientras que Aeroméxico y Aeroméxico Connect llevan a cabo el servicio de mantenimiento de línea.

Realizamos casi todos los servicios de mantenimiento de línea a aeronaves del grupo en nuestras instalaciones de mantenimiento en el AICM, donde somos capaces de prestar servicios a siete aeronaves de fuselaje ancho, veintisiete aeronaves de fuselaje angosto y nueve jets regionales simultáneamente. Adicionalmente a los servicios de mantenimiento en la Ciudad de México, llevamos a cabo servicios rutinarios y no rutinarios en los 42 aeropuertos comerciales más grandes de México. Principalmente damos servicio a nuestras aeronaves, pero también damos servicios de línea a otras aerolíneas internacionales. Todos los servicios de mantenimiento realizados en las aeronaves de Aeroméxico en los aeropuertos nacionales se realizan por personal de Aeroméxico mientras que los servicios de mantenimiento en aeropuertos internacionales los realiza tanto nuestro personal, así como terceros supervisados por nuestro personal, o exclusivamente por terceros, dependiendo del aeropuerto. Las instalaciones de mantenimiento de la Ciudad de México además cuentan con talleres de reparación de componentes y con representantes de los fabricantes más relevantes como Boeing, Embraer, GE, Rolls Royce y United Technologies.

Las instalaciones de mantenimiento de TechOps, y las operaciones de servicios de mantenimiento de Aeroméxico y Aeroméxico Connect han sido certificadas por la AFAC. Adicionalmente, las operaciones de Aeroméxico y TechOps México están certificadas por la FAA de Estados Unidos. Dichos certificados son renovados anualmente con base en auditorias presenciales llevadas a cabo por los inspectores elegidos por las autoridades de aviación correspondientes.

Además, los distintos organismos aeronáuticos como la FAA, la Autoridad de Aviación Irlandesa y algunos arrendadores, llevan a cabo inspecciones presenciales regulares a nuestras aeronaves. Las autoridades de aviación de las distintas jurisdicciones a las que volamos llevan a cabo inspecciones en nuestras aeronaves mientras se encuentran en sus jurisdicciones.

Todo el mantenimiento de Aeroméxico y Aeroméxico Connect se somete también periódicamente a la revisión de IOSA (IATA Operational Safety Audit), que es considerada como el estándar más alto en la industria para la seguridad operacional, incluyendo el mantenimiento.

Tenemos contratos con terceros para llevar a cabo servicios de mantenimiento pesado en nuestras aeronaves Boeing 787s. Adicionalmente, subcontratamos todo el mantenimiento mayor en motores.

Instalaciones Aeroportuarias y Operaciones

Nuestras principales operaciones tienen como base el AICM. Asimismo, operamos desde varios aeropuertos en México y fuera de México. Operamos hangares, estacionamiento de aeronaves y demás instalaciones de servicio aeroportuarias en el AICM y demás aeropuertos a lo largo de México mediante concesiones otorgadas por la AFAC.

Conducimos nuestras operaciones en cada aeropuerto a que volamos en los términos de un contrato con la entidad operadora en dicho aeropuerto. Tenemos celebrado un contrato con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V., que opera el AICM. Adicionalmente, hemos celebrado contratos con aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario del Sureste, aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario de Pacífico, y aeropuertos operados por Grupo Aeroportuario del Centro Norte. Incurrimos en ciertas tarifas de utilización aeroportuaria y otros cargos por los servicios prestados por los diversos aeropuertos en los que operamos, tales como tarifas de despegue y aterrizaje, tarifas de estacionamiento de aeronaves, tarifas de puerta, tarifas de plataforma y tarifas generadas en relación con el uso de salas de espera de pasajeros, oficinas de boletos, trasportación terrestre para pasajeros y espacio de mostradores de registro.

Aeroméxico Servicios presta servicios complementarios en los aeropuertos comerciales más grandes de México. Principalmente presta servicios a nuestras aeronaves, pero también presta servicios a diversos operadores aéreos. Aeroméxico Servicios presta servicios de manejo de equipaje y aeronaves, peso y balance de aeronaves, limpieza de aeronaves, suministro de agua y mantenimiento a sanitarios.

Operamos once salones “Salón Premier” ubicados en los principales aeropuertos en México, que ofrecen servicios que van desde centros de negocios hasta spa. Los miembros Titanio y Platino de “Club Premier” tienen libre acceso a estos salones y los demás clientes pueden obtener acceso ya sea pagando una tarifa o con base en la clase de su boleto.

Costo de Combustible

El costo del combustible representa el mayor rubro dentro de nuestros gastos de operación, representó el 11.6% del total de nuestros gastos de operación para el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Actualmente tenemos acuerdos de suministro de combustible tanto con ASA como con otros proveedores privados. ASA sigue siendo el principal comercializador de turbosina en México, y uno de nuestros proveedores más importante de combustible.

En junio de 2019, celebramos un nuevo contrato de suministro de combustible con ASA, dicho contrato establece términos de pago, crédito y garantía, requerimiento de calidad de combustible y procedimientos que establecen cantidad y precio. ASA obtiene el combustible para aviones de PEMEX, y los precios base los fija la SHCP con base en las referencias internacionales Waterborne de la Costa del Golfo de Estados Unidos (“*U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel*”) y Waterborne de la Costa Oeste de Estados Unidos (“*U.S. West Coast Waterborne Fuel*”) de acuerdo a la ubicación geográfica de cada aeropuerto a nivel nacional. Adicionalmente a este precio base, el precio que pagamos por combustible para aviones también refleja los costos logísticos y condiciones comerciales con base en la cantidad de combustible para aviones comprado. Dichas tarifas de transportación varían por aeropuerto dependiendo del método de entrega, que es principalmente por tubería al AICM y principalmente por auto tanque en los otros aeropuertos de México a los que preste servicios ASA, y la distancia del aeropuerto aplicable de la refinería suministrando el combustible. El precio es modificado semanalmente.

Compramos el combustible necesario para cubrir el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos incluyendo Vitol Inc., World Fuel Services, Exxon, Repsol y Kuwait Petroleum entre otros, a precios generalmente basados en el Informe de Precios Platt’s Oilgram (*Platt’s Oilgram Price Report*) aplicable en la región en la que se localice el aeropuerto. Celebramos contratos de combustible anuales para cada aeropuerto internacional al que volamos sometidos a un proceso de licitación

Para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones en el precio en los mercados de petróleo internacionales, tenemos una política para celebrar instrumentos derivados con la intención de cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo de combustible anticipado para los siguientes 12 a 18 meses en forma periódica. Generalmente no celebramos contratos de cobertura para períodos más largos. Estos instrumentos derivados constan principalmente de llamada (call) y diferenciales de llamada (call spreads) en el Jet Fuel 54 Golf Coast. Conforme al reglamento de la AFAC,

tenemos permitido imponer sobre-cuotas de combustible hasta una cantidad máxima por boleto de acuerdo con una fórmula desarrollada por la AFAC con base en la longitud del segmento del vuelo y el precio del petróleo. Como resultado, nuestra política ha sido la de tener una cobertura cercana al 50% de nuestro consumo estimado de petróleo para el periodo de 2019 a 2020. Si nuestra política de cobertura no es eficaz o es insuficiente para limitar nuestra exposición a incrementos en los costos del combustible, y no podemos pasar esos incrementos en los costos de combustible a nuestros pasajeros a través de sobre-cuota de combustible e incrementos en las tarifas, nuestro negocio, condición financiera y resultados operativos se pueden ver afectados adversamente.

Actualmente trabajamos en diversas nuevas iniciativas y estrategias para fortalecer y complementar nuestro programa de ahorro de combustible, evaluación de rendimientos en la flota Boeing y Embraer, aplicación de mejoras aerodinámicas en equipos, realización de "benchmarks" de programas de ahorro de combustible con otras aerolíneas, entre otros. Continuamos evaluando uso de bio-combustibles alternativos. Nuestro vuelo semanal de la Ciudad de México a San José, Costa Rica utiliza una mezcla de biocombustibles y combustible común para aviones para reducir las emisiones de aviación como parte de nuestro programa de Vuelos Verdes (*Green Flights*).

Seguridad

Nuestra prioridad principal es brindar una transportación segura. Hemos adoptado altos estándares respecto de la capacitación y entrenamiento de nuestra tripulación y personal de mantenimiento y el mantenimiento de nuestras aeronaves. Hemos instituido estándares de seguridad de clase mundial y Aeroméxico fue la primera aerolínea en México en recibir el certificado de seguridad de IOSA por parte de la IATA. El certificado IOSA ha sido renovado en cada una de las últimas seis revisiones en 2005, 2007, 2009, 2011, 2013 y 2015 para Aeroméxico y en 2008, 2010, 2012 y 2014 para Aeroméxico Connect.

Asimismo, estamos involucrados en el "Programa de Prevención en Contra de Actos de Interferencia Ilegal" de la Administración de Seguridad de Trasportación de Estados Unidos y el "Programa de Seguridad" de la Aduana y Protección Fronteriza de Estados Unidos y hemos obtenido el certificado C-TPAT (*Customs-Trade Partnership Against Terrorism*). Además, Aeroméxico es miembro activo de la ISASI (*International Society of Air Safety Investigators*), enfocada en la prevención de accidentes aéreos, y miembro de la Flight Safety Foundation, una organización sin fines de lucro que se enfoca en mejorar la seguridad aérea mundial.

Aeroméxico es también la primera aerolínea en México en adoptar e implementar la recomendación de la ICAO, respecto del Sistema de Administración de Seguridad, que es el sistema más avanzado y estandarizado de procedimientos de seguridad en la industria de las aerolíneas.

La FAA audita periódicamente a las autoridades regulatorias de aviación de otros países. Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. En julio de 2010, la calificación IASA fue disminuida de la Categoría 1 a la Categoría 2, principalmente debido a una supuesta falta de inspectores de vuelo. Como resultado de esta disminución en la calificación, se nos impidió agregar vuelos a nuevos destinos en Estados Unidos y certificar nuevas aeronaves para vuelos a los Estados Unidos, y a nuestras aerolíneas hermanas se les impidió colocar su código en nuestros vuelos. El 1 de diciembre de 2010, la FAA elevó la calificación IASA para México de la Categoría 2 a la Categoría 1, lo que indica el cumplimiento con los estándares de seguridad ICAO. El regreso a la Categoría 1 removió todas las restricciones a nuestras operaciones como resultado de dicha disminución en la calificación.

Tecnología de la Información

Durante el 2020 el área de Tecnologías de Información se enfocó en diferentes iniciativas y proyectos para en soportar la operación y apoyar a las áreas de negocio derivado de los temas de la crisis mundial por la pandemia. Las iniciativas se enfocaron en mejorar la experiencia de clientes continuando la evolución del programa de Transformación Digital, agilizando los procesos internos para los agentes de reservaciones y en aeropuertos. Se desarrollaron mejoras al sistema de abordaje (check-in) y se actualizó el sistema de peso, balance y mantenimiento. En temas de seguridad en la información, se renovó la certificación anual de PCI y se reforzó la infraestructura para mantener actualizados y monitoreados los equipos de cómputo bajo el nuevo esquema de trabajo remoto.

Sistemas de Operaciones y Mantenimiento

Durante 2020 se desarrollaron nuevos sistemas para eficientar procesos de check–in, por otro lado, integramos la digitalización en formatos utilizados en procesos aeroportuarios y actualizamos sistemas que sustentan la operación:

- Automatización del proceso check-in y asignación de asientos.
- Digitalización de formatos utilizados en distintos procesos aeroportuarios erradicando el uso de papel.
- Automatización de los cálculos de tiempos de vuelo, salida-llegada.
- Actualización de los sistemas que administran el Peso y Balance, Cargo y Mantenimiento.

Cyber Security

Durante 2020 Grupo Aeromexico ha continuado en su evolución y desarrollo de capacidades de Ciberseguridad, Gestión de Riesgos y Respuesta a Incidentes colaborando activamente con el sector aeronáutico en el intercambio de estrategias e inteligencia para mantener una postura de sinergia y liderazgo en el entorno nacional.

Refrendando nuestro compromiso con la seguridad de la información de nuestros clientes, en 2020 se renovó la certificación "PCI DSS", la cual reconoce la adopción de buenas prácticas basadas en la norma del "PCI Security Standards Council".

Sistemas de Seguridad Aérea

En 2020 se realizaron diversas implementaciones tecnológicas para la mejora de los sistemas administrativos y de seguridad aérea, tales como:

- Implementación de nuevo sistema de respuesta a la emergencia, incorporando funcionalidades para seguimiento y control de pruebas COVID.
- Mejorar las plataformas de recursos empresariales (finanzas y recursos humanos) para la atención de los nuevos requerimientos.

Customer Experience

Durante 2020 se realizaron algunos proyectos para la mejora de la experiencia de nuestros clientes los cuales incluyeron:

- Actualización del sistema utilizado en Salones Premier para la atención de viajeros frecuentes, con nuevas funcionalidades para que los agentes identifiquen mejor a los pasajeros.
- Nuevas encuestas pasajeros y empleados internos relacionadas al "Net Promoter Score" (NPS) que incorporaron indicadores sobre abordaje, experiencia de compra, Salones Premier, viajes en comisión de servicio y otros.
- Creamos el primer sistema de gestión de salud e higiene que contempla procedimientos de limpieza, sanitización y prevención de contagio

E – Commerce

El 2020 trajo consigo retos importantes además de un entorno complejo para la industria, lo que llevó a Aeroméxico a acelerar la implementación e integración de funcionalidades para satisfacer las necesidades de nuestros clientes, entre las cuales destacan:

Una experiencia de compra optimizada:

- Nueva oferta para “añadir flexibilidad” a la compra de un boleto para mercados doméstico, Centroamérica y caribe.
- Nueva oferta de seguro de viaje y emisión de pólizas en tiempo real través de la integración con nuestro socio comercial CHUBB
- Experiencia de compra personalizada para usuarios referidos de “metabuscadores”

Mejoras en la experiencia dentro del “day-of-travel” de nuestros pasajeros:

- En 2020 sobrepasamos 3 millones de descargas acumuladas para nuestra Aplicación Móvil, misma que se encuentra en el Top 10 de Apps (Travel) mejor calificadas por los usuarios en la App Store, este importante avance nos permite generar mayor relevancia para nuestros pasajeros en el ámbito digital para realizar compras, administrar sus viajes y realizar check-in.
- Transparencia y claridad de los documentos de viaje requeridos para cada país con recordatorios constantes antes, durante y después de la compra de un boleto.
- Implementamos “Auto Check-in" para vuelos domésticos, para que con tan solo un click el pasajero pueda obtener su pase de abordar y su experiencia sea más rápida.
- A finales de 2020, reacomodamos y agregamos básculas de equipaje en nuestros Kioskos de Monterrey y Ciudad de México para hacer más eficiente el abordaje de nuestros pasajeros.

Estacionalidad

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de transporte aéreo es típicamente mayor durante los meses del verano y durante la temporada vacacional de invierno, particularmente en mercados internacionales, debido a que hay más viajes por vacaciones durante estos periodos. Los meses de alta estacionalidad son julio, agosto y diciembre, mientras que los meses de baja estacionalidad son febrero y septiembre. Nuestros resultados de operación generalmente reflejan esta estacionalidad, pero también se pueden ver afectados por otros factores que no necesariamente son estacionales, tales como condiciones económicas, el clima, retrasos en el control de tráfico aéreo y otros factores. Adicionalmente a los efectos de estacionalidad en nuestro Factor de Ocupación, ingresos, ingresos operativos y ganancias, existen efectos estacionales en nuestra participación de mercado para un mes en particular. Durante periodos en los que aumentan los viajes de ocio, tales como las vacaciones de navidad y pascua, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo ofrecidas por muchos de nuestros competidores y favorecen los destinos de ocio, reduciendo los Factores de Ocupación de nuestras rutas a destinos de negocios. Aunque competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves en la medida de lo posible para aumentar nuestros ASKs Programados a rutas de ocio, tendemos a sufrir reducciones en nuestra participación de mercado nacional durante estos periodos.

Productos individuales que representan el 10% o más de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico

La transportación de pasajeros representa la principal fuente de ingresos para Grupo Aeroméxico. En el 2020 este rubro representó el 80.6% del total de ingresos de la Compañía, en el 2019 fue de 92.2% y en el 2018 representó el 91.8%.

Los ingresos por transportación de pasajeros se dividen en domésticos e internacionales. Por lo que se refiere a pasajeros domésticos, alcanzaron $10,337 millones de pesos en 2020, $23,884 millones de pesos en 2019 y que equivalen a 36.2% y 34.7% de los ingresos totales de la Compañía en 2020 y 2019 respectivamente. Por su parte, los ingresos obtenidos por la transportación de pasajeros en servicio internacional representaron 44.3% de los ingresos consolidados de la Compañía en 2020 y 57.5% en 2019.

Otros ingresos de operación distintos al ingreso por transportación de pasajeros representaron el 19.4% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico durante 2020 y 7.8% en 2019. Estos ingresos incluyen principalmente ingresos por

transportación de mercancías (carga), vuelos de fletamento y otros. Véase la Sección *"(3) Información Financiera - (a) Información* Financiera Seleccionada".

Sostenibilidad

Grupo Aeroméxico aspira a ser un actor proactivo en el desarrollo sostenible de la industria y a consolidar su liderazgo internacional a través de una estrategia de sostenibilidad que busca un equilibrio entre los aspectos sociales, ambientales y económicos, en línea con la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y con la estrategia de negocio, enfocada en la seguridad y centrada en nuestros clientes y colaboradores. La estrategia de Sostenibilidad agrega valor al negocio de una manera sistémica e integral, permite posicionarnos como una empresa con visión sostenible, comprometida con la rentabilidad de la empresa, con nuestros grupos de interés y con las generaciones futuras lo cual se ve reflejado en el servicio que brindamos con transparencia, competitividad y responsabilidad.

Anualmente llevamos a cabo acciones alineadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que forman parte de la Agenda 2030 mediante metas comunes en las dimensiones sociales, ambientales, económicas y de gobernanza en nuestra operación. Como miembros del Consejo Directivo de la Red Mexicana del Pacto Mundial, en 2020 lideramos el Grupo de Trabajo del ODS #8 Trabajo Decente y Crecimiento Económico.

Principales acciones sociales:

La lucha contra la trata de personas sigue siendo uno de nuestros principales compromisos con la sociedad, colaboramos activamente con las autoridades y organizaciones que destacan por su notable contribución en el combate de este delito. Como muestra de esto, en 2020 llevamos a cabo el panel "El papel de la sociedad civil para combatir el delito de la trata" y lanzamos la campaña en redes sociales #NoTodosLosViajesSonDePlacer. Hoy en día el 90% de nuestros sobrecargos se encuentra capacitado para detectar posibles casos de este delito.

Este año nuestro sentido de Responsabilidad Social se vio reflejado en las acciones derivadas de la contingencia sanitaria por Covid-19. Colaboramos en costo y esfuerzo con el Gobierno Federal coordinando con la Secretaría de Relaciones Exteriores el traslado de casi 250 toneladas de insumos médicos esenciales, repatriamos con precios especiales a mexicanos y extranjeros a varios países, apoyamos a la Cruz Roja y al Instituto Mexicano del Seguro Social trasladando gratuitamente insumos médicos. Transportamos sin costo a técnicos del Centro Nacional de Apoyo para Contingencias Epidemiológicas y Desastres (CENACED) y donamos a la unidad médica temporal del Hipódromo de las Américas, antifaces y tapones de oídos para el descanso de los pacientes.

Nuestro compromiso con las comunidades donde operamos es constante y mantenemos una estrecha relación con distintas organizaciones de la sociedad civil con las cuales generamos un vínculo de apoyo para generar mayor impacto social.

Principales acciones ambientales:

En este ámbito la estrategia busca mitigar nuestra huella de carbono, disminuir el consumo energético y tener una gestión adecuada del manejo de residuos. Se registró un descenso de las emisiones netas producto de la quema de turbosina por operaciones de vuelo pasando de 4,180,958.68 Ton CO_2 en 2019 a 2,042,622.96 Ton CO_2 en 2020, lo que representa una disminución del 51%. Esto fue ocasionado por la reducción de operaciones derivado de la pandemia COVID-19. Se han implementado proyecto e iniciativas que forman parte del programa de eficiencia de combustible, para reducir el consumo de este y por ende las emisiones de gases de efecto invernadero. Se estima que en 2020 se redujeron 20,084 ton de CO_2 producto de todas estas iniciativas.

Conforme al esquema de reducción y eliminación de Carbono de la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés), y de acuerdo con su regulación aplicada en México (Circular Obligatoria Co AV 16.4/18 de AFAC) en 2020 fuimos la primera aerolínea nacional en entregar a la Agencia Federal de Aviación Civil, el informe de emisiones correspondiente a las operaciones de 2019, lo cual reitera nuestro compromiso con el programa voluntario.

Continuamos fortaleciendo nuestro programa Vuela Verde, en el que ofrecemos a nuestros pasajeros y colaboradores la opción de realizar una compensación voluntaria por las emisiones de su vuelo, mediante la compra de bonos de carbono que son asignados a proyectos ambientales. En 2020, ampliamos el programa sumando a algunos de nuestros clientes corporativos.

Contamos con una de las flotas más modernas, eficientes y menos contaminantes del mundo, equipadas con motores que reducen hasta en un 25% las emisiones de CO2 y hasta 40% la contaminación por ruido. Nuestro principal hangar en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México tiene un sistema de gestión ambiental certificado por la norma ISO 14001.

Como parte del compromiso con la AGENDA 2030, específicamente el Objetivo 13 "Acción por el Clima", contribuimos al cuidado del medioambiente, destacando nuestros esfuerzos en reducir el uso de plásticos de un solo uso, eliminando vasos de unicel, sustituyendo los agitadores de plástico por madera y reduciendo el uso de más de 1 millón de bolsas plásticas.

Mejorando nuestro gobierno corporativo:

Contamos con un Código de Conducta corporativo-alineado con los elementos de control interno, comportamiento ético e integridad de negocio requeridos por la Ley General de Responsabilidades Administrativas establecida como parte del Sistema Nacional Anticorrupción. La Versión 4.0 de nuestro Código fue publicada y socializada desde noviembre del 2019 con todo nuestro personal, proveedores y el público en general a través de nuestros sistemas corporativos y sitio web, respectivamente. Seguimos adaptándonos a todos los cambios y mejores prácticas que se van gestando en relación con temas anticorrupción, ética e integridad corporativa en apego a la legislación nacional y extranjera aplicable, implementando las mejores prácticas a nivel internacional y buscando que sea compatible con todas las previsiones contractuales de los trabajadores cuya relación se encuentra regulada en un contrato colectivo.

Desde finales del 2019 se creó una nueva sección de Compliance en el portal de aeromexico.com y en el primer trimestre del 2020 se creo la sección de Compliance en el portal interno MiAeromexico para consulta de clientes, terceros y empleados que quieran conocer el Programa de Compliance de la empresa. En estos portales se puede encontrar el compromiso de cumplimiento, el Código de Conducta, los ámbitos tecnológicos, ejecutivos, normativos y de capacitación y difusión del Programa, la declaratoria anticorrupción, el acceso a la línea ética, protección de Datos Personales, entre otros productos y herramientas del Programa de Compliance. Otra información que se puede consultar en dichos sitios es la relacionada con ciberseguridad, las acciones en el ámbito del desarrollo social, cuidado del medio ambiente y otras que contribuyen al desarrollo sustentable.

Mejores Prácticas Anticorrupción:

Aeroméxico tiene una política de cero tolerancia a la corrupción que se puede consultar en el portal Aeroméxico.com, misma que se actualiza y refuerza cotidiamente a fin de cumplir con las mejores prácticas que se van generando en la legislación nacional, pactos, tratados y convenios internacionales, así como con disposiciones de otros países donde operamos como son la Foreign Corrupt Practices Act (FCPA por sus siglas en inglés) la United Kingdom Bribery Act del 2010 (UKBA por sus siglas en ingles).

Adicionalmente, hemos reforzado nuestro sistema de denuncia anónima (Línea Ética Aeroméxico) para promover la identificación y denuncia de actos de corrupción llevados a cabo por colaboradores del Grupo, así como, el rediseño y reforzamiento del programa de capacitación que incluye un curso en línea, con evidencia de certificación y de acuerdo a estándares internacionales.

También dimos continuidad a los programas de capacitación web y presencial, dirigidos a diversos colaboradores de empresas de Grupo Aeroméxico; en dichos programas revisamos las principales regulaciones a nivel mundial con aplicación extraterritorial para prevenir y denunciar la corrupción empresarial; asimismo, contamos con una política específica en la cual se describen precauciones a tomar en cuenta en las relaciones con funcionarios de gobierno, sus familiares y representantes, así como aspectos a considerar con respecto al ofrecimiento o entrega de regalos, donaciones, viajes y atenciones, esta política de acuerdo al nivel de riesgo de la relación, puede ser aplicable a terceros

como proveedores, prestadores de servicios o socios de negocio. Con ello, promovemos una cultura de ética e integridad corporativa durante las acciones diarias para alcanzar nuestros objetivos y disminuir los riesgos relacionados con actos de corrupción y equiparados.

Disminución de Costos por Incumplimiento Legal

En Aeroméxico somos conscientes de que el incumplimiento de la normativa a la cual nos encontramos sujetos puede traducirse en sanciones que tengan un impacto directo en el resultado financiero al final del ejercicio, por ello hemos llevado a cabo diversas acciones de seguimiento e implementación orientadas a dar cumplimiento a la regulación aplicable en las operaciones y negocios de la Compañía como se puede observar en los ejemplos siguientes:

Cursos de inducción al programa de compliance: Durante 2020 se dieron cursos presenciales y en línea, en los cuales se busca que los colaboradores conozcan más del programa, sus beneficios, utilidades, y las obligaciones y responsabilidades que tenemos todos con base en el Código de Conducta y demás normativa relacionada para reducir costos de cumplimiento legal.

Protección de datos Personales: En el 2020 continuamos una campaña mediante distintos medios de comunicación interna a nivel Compañía reiterando la relevancia de la protección de los datos personales que nos confían nuestros clientes, empleados y proveedores, así como, los riesgos de darles el cumplimiento apropiado y cómo protegerlos. Asimismo, se continuó con la capacitación del personal vía el curso en línea que se tiene desarrollado en la empresa.

En materia de regulación nos enfrentamos al reto de dar cumplimiento a las regulaciones de la Unión Europea, Perú, y otras más recientes como la del estado de California de los Estados Unidos de América y Colombia; situación por la cual nos encontramos en una continua renovación y reforzamiento de nuestros procedimientos para la obtención, resguardo, transferencia y eliminación de datos personales e información confidencial, de acuerdo con los requerimientos legales específicos.

Por otro lado, continuamente, nos encontramos actualizando y reforzando nuestros avisos de privacidad y contratos que involucren transferencias o manejo de datos personales, a efecto de que cubran con los requerimientos legales específicos establecidos en las regulaciones de cada una de las jurisdicciones y territorios en los cuales tenemos operaciones, con la intención de poner a disposición de los clientes el uso y tratamiento de su información personal de manera clara y precisa.

Asimismo, se da seguimiento al cumplimiento de los proyectos del Grupo por parte del Consejo de Datos, órgano interno encargado de deliberar y resolver sobre el uso de datos personales, considerando las obligaciones establecidas en las leyes aplicables.

Competencia Económica: En aras de fortalecer la cultura de cumplimiento a las regulaciones en materia de competencia económica a las que nos encontramos sujetos, en Aeroméxico existe una política de competencia económica con el marco interno regulatorio para que nuestros colaboradores no incurran en violaciones a las leyes y reglamentos en la materia, asimismo, contamos con un programa de capacitación enfocado en las áreas del negocio más expuestas a este tipo de riesgos, mediante un curso en línea y sesiones presenciales con especialistas en la materia, asimismo, dependiendo el tipo de relación o contrato, pueden establecerse obligaciones adicionales en la materia para las contrapartes a fin de evitar acuerdos o conductas que afecten las condiciones de competencia efectiva.

Prevención del Lavado de Dinero: Nos encontramos en la revisión constante de las normativas aplicables en materia de prevención del lavado de dinero y financiamiento al terrorismo en las diversas jurisdicciones en que operamos, a efectos de dar cumplimiento en tiempo y forma a las obligaciones aplicables conforme a las reformas que se van generando en la materia.

Debida Diligencia de Terceros: Considerando el nivel de riesgo de la relación comercial y jurídica, en razón de la duración, monto, valor, relevancia del negocio, así como la realización de funciones de representación, en Aeroméxico se promueve llevar a cabo una revisión de antecedentes y reputación del tercero (proveedor, prestador de servicios o socio de negocios) mediante la aplicación de cuestionarios y búsquedas en línea de medios de difusión y registros

públicos, a efectos de identificar que no se encuentra relacionado con incumplimientos graves a las leyes o inhabilitado para el desarrollo de su actividad.

Prevención de Conflictos de Interés: En aras de proteger la objetividad e intereses del Grupo, se cuenta con una política especifíca para identificar y dar tratamiento a los posibles conflictos de interés, con la finalidad de que los colaboradores declaren sobre su existencia y alcance para que las decisiones de negocio no se vean condicionadas o afectadas por intereses personales, familiares, laborales o de otro tipo.

(ii) Canales de Distribución

Comercialización, Ventas y Distribución

Nuestros esfuerzos de publicidad y promoción se enfocan en resaltar el posicionamiento de nuestra marca y apoyar aspectos específicos de nuestros esfuerzos comerciales. Dichas actividades incluyen el uso de la televisión, anuncios impresos, exteriores y de radio, así como mercadeo directo y en línea para atacar múltiples segmentos de clientes. Adicionalmente, utilizamos promociones de única vez, incluyendo descuentos específicos por evento. Asimismo, llevamos a cabo actividades de mercadeo a través de nuestras distintas alianzas, incluyendo la alianza SkyTeam y Aeroméxico-Delta Air Lines.

Utilizamos tanto canales de distribución directos como indirectos. Actualmente estamos enfocados en nuestra estrategia de distribución para reducir costos y maximizar la efectividad de nuestros esfuerzos comerciales. Este esfuerzo ha resultado en ganancias de eficiencia, y creemos que nos llevará a mayores ingresos en el futuro.

El fortalecimiento de nuestras ventas por Internet representa una oportunidad importante para reducir nuestros costos de distribución y personalizar la experiencia del cliente, dando un ingreso más alto. Por lo que pretendemos canalizar más de nuestras ventas a través de nuestra página de Internet.

Canales de Distribución Indirectos

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Los ingresos por ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, representaron el 46.2% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Actualmente pagamos a las agencias de viajes una comisión estándar de entre el 0.1% y el 12% dependiendo del mercado geográfico y el tipo de cabina. Celebramos contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el 1% y el 7% con base en los volúmenes de venta de boletos. Las agencias de viaje obtienen información de viaje de la aerolínea y emiten boletos de la aerolínea a través de GDSs, que les permite hacer reservaciones en vuelos de un gran número de aerolíneas. Participamos activamente en los GDSs internacionales más importantes, incluyendo Sabre, Amadeus, Galileo, Travelport y Travelsky. Como contraprestación por el acceso a estos sistemas, pagamos una tarifa de operación para cada segmento de vuelo reservado a través de un GDS. Al 31 de diciembre de 2020, había aproximadamente 4,656 grupos de agencias de viajes (incluyendo representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line”) para la venta de boletos para nuestros vuelos, incluyendo agencias de boletos en línea y representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas “off line” (GSA’s).

Como parte de nuestro proceso para simplificar nuestros canales de distribución y reducir tarifas de reservación, hemos negociado reducciones a las tarifas pagadas a los GDSs en los que participamos. Adicionalmente, frecuentemente renegociamos con los distintos agentes de viajes con los que tenemos acuerdos de bonos de incentivo para reducir los bonos de incentivos que pagamos.

Canales de Distribución Directos

Asimismo, vendemos nuestros boletos aéreos y productos adicionales directamente a los clientes a través de nuestra página de internet, call center, tiendas de viaje inplants. Nuestra página de Internet permite a los clientes revisar las tarifas y horarios y comprar boletos. Los ingresos por venta de boletos a través de nuestro sitio de Internet representaron el 26.1% de nuestros ingresos pasajeros año terminado el 31 de diciembre de 2020.

Nuestro contact center cuenta con números gratuitos desde 20 países, recibimos 3.7 millones de llamadas de clientes, se brinda atención a clientes sobre cotizaciones, compra de boletos, cambios de sus reservaciones, compra de servicios adicionales e información general, la atención se brinda en 4 idiomas (español, inglés, francés y portugués) Los ingresos por |venta de boletos a través de nuestro call center representó en 2020 el 12% de los ingresos flown de Grupo Aeroméxico.

Hoy en día, existen 89 tiendas de viajes físicas en la República Mexicana (incluyendo 9 en los principales aeropuertos) y 16 oficinas de venta tipo Inplant dedicadas en su gran mayoría a atender cuentas corporativas y gubernamentales. Tenemos más de 5,300 contratos corporativos a nivel mundial. Dependiendo del cliente, estos beneficios pueden incluir tarifas preferenciales relacionadas con el nivel de ventas, soporte extendido al cliente, ascensos y kilómetros Premier adicionales.

El fortalecimiento de nuestras ventas por Internet representa una oportunidad importante para reducir nuestros costos de distribución. Por lo que pretendemos canalizar más de nuestras ventas a través de nuestra página de Internet.

(iii) Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos

Programa de Lealtad "Club Premier"

En diciembre de 1991, lanzamos nuestro programa de viajero frecuente "Club Premier", el primer programa de lealtad para una aerolínea mexicana. "Club Premier" fue diseñado para promover la lealtad entre nuestros pasajeros y atraer a nuevos clientes. En septiembre de 2010, celebramos un convenio de participación con AIMIA, empresa especializada en la administración y desarrollo de programas de lealtad, anteriormente conocida como Groupe Aeroplan Inc., para operar y mejorar "Club Premier". En los términos del contrato de participación, aportamos nuestro programa "Club Premier" a PLM, y AIMIA pasó a ser un accionista minoritario de PLM. En 2020 se extendió el convenio de participación con AIMIA, vigente al año 2050.

En diciembre de 2012, AIMIA aumentó su participación de capital en PLM. Al 31 de diciembre de 2020, "Club Premier" tenía aproximadamente 7.0 millones de Socios. Adicionalmente, "Club Premier Corporativo", nuestro programa de lealtad corporativo ofrece beneficios a aproximadamente 6,500 empresas activas.

Como socio comercial, PLM presta a sus socios comerciales los servicios de mercadeo de lealtad para atraer y retener clientes y estimular la demanda para los productos y servicios de dichos socios. El objetivo de PLM es ofrecer a sus socios comerciales un valor superior en relación con otras alternativas de mercadeo a través del acceso a los Socios de "Club Premier" y el diseño y ejecución de programas de mercadeo con miras a aumentar el ingreso, la participación de mercado, y la lealtad del cliente.

Los Socios de "Club Premier" pueden acumular Puntos Premier de varias formas. Los Puntos Premier pueden ser acumulados al viajar por Aeroméxico, Aeroméxico Connect u otras aerolíneas miembros de SkyTeam o con las que tenga acuerdos de Código Compartido. Desde 1997, tenemos una alianza con American Express en virtud de la cual American Express emite varias tarjetas de crédito de marca compartida que otorgan a los tarjetahabientes varios beneficios a través de nuestro programa "Club Premier". Adicionalmente, recibimos un porcentaje del total del ingreso derivado de las compras realizadas con estas tarjetas de crédito.

Al 31 de diciembre de 2020, y actualmente, contamos con acuerdos similares con Santander, para la emisión de tarjetas de crédito de marca compartida Visa. Actualmente tenemos también acuerdos con la mayoría de los bancos de mayor emisión de tarjetas en México, bajo los cuales sus clientes pueden canjear los puntos bancarios generados por Puntos Premier. Asimismo, participamos con ciertos hoteles y cadenas de hoteles, incluyendo Grupo Posadas, Marriott y Hilton, así como con Hertz, agencia de renta de autos, bajo los cuales nuestros Socios acumulan Puntos Premier por cada estancia o renta. Celebramos alianzas con más de 90 empresas en México, incluyendo Gandhi, Linio, Palacio de Hierro, MacStore, G500, Uber, Principal Afore y Fondos de Inversión, Interprotección, OCESA, entre otras, bajo las cuales nuestros Socios pueden acumular Puntos Premier con base en las compras de productos y servicios o convirtiendo los puntos acumulados a través de los programas de recompensa de estas empresas en Puntos Premier.

“Club Premier” tiene cuatro niveles de viajero frecuente Clásico, Oro, Platino y Titanio, los cuales se alcanzan con base en el número de Puntos Premier acumulados por viajar en Aeroméxico, Aeroméxico Connect o un miembro de la alianza SkyTeam o al realizar compras con nuestras tarjetas de crédito American Express Aeroméxico durante un periodo de doce meses. Cada nivel otorga a los Socios diferentes beneficios y como se mencionó anteriormente tenemos un programa diseñado para empresas.

Los Socios de “Club Premier” pueden utilizar Puntos Premier para comprar vuelos y ascensos en Aeroméxico, Aeroméxico Connect y demás aerolíneas miembros de SkyTeam o con las cuales tengamos acuerdos de Código Compartido, así como comprar noches en ciertos hoteles alrededor del mundo. Adicionalmente, los Socios de “Club Premier” en México pueden usar Puntos Premier para comprar artículos, incluyendo electrónicos, juguetes y perfumes, a través de nuestra Tienda Premier. Actualmente los Socios de “Club Premier” pueden pagar artículos con Puntos Premier en comercios como Gandhi y MacStore. Nuestra página de Internet de “Club Premier” permite a los clientes inscribirse a “Club Premier” así como canjear Puntos Premier y conocer acerca de nuevas promociones. Los Socios de “Club Premier” asimismo pueden participar el Sorteo anual, donde pueden ganar grandes premios como: espectaculares viajes, camionetas, bolsas de puntos, etc., y en “Subastas Premier,” las cuales permiten a los Socios ofertar por artículos y experiencias utilizando Puntos Premier.

Continuamos buscando oportunidades para expandir las relaciones de PLM con terceros, incluyendo comercios, e introducir formas innovadoras de generar ingresos a través de la venta de Puntos Premier, como nuestro producto Multiplica.

Patentes y Marcas

La totalidad de las marcas más representativas de la Compañía y sus subsidiarias, entre las que se encuentran, “Aeroméxico”, el diseño de la cabeza del caballero águila, “Gran Plan”, “Aeroméxico Connect”, “Aeroméxico Cargo” y “Aeroméxico Servicios” entre otras, son marcas registradas de la Compañía o de sus subsidiarias tanto en los países en los que opera, como en algunos otros países. En virtud de que la ley considera que las marcas son una forma de activos intangibles de las empresas, los derechos de propiedad sobre una marca pueden establecerse ya sea a través del uso continuo de la misma en el comercio o a través de su registro en la oficina de marcas del país en que se pretende usar. En algunas jurisdicciones los derechos de propiedad pueden adquirirse por cualquiera de estos medios y en otras se requiere cumplir con ambos, esto es, uso y registro de la marca. En el caso de las marcas anteriormente señaladas, se ha tenido que recurrir al registro, ya que algunas de las jurisdicciones en las cuales se usan no reconocen derechos de titularidad solamente por el uso de las mismas.

A la fecha de este reporte, en México tenemos registradas 336 marcas, 2 solicitudes de marca pendientes de registro y 33 avisos comerciales registrados; en los Estados Unidos de América se tienen registradas 43 marcas; en Canadá contamos con el registro de 21 marcas; además, en otros países, clasificados por zona geográfica, se tienen registradas 194 marcas en Latinoamérica; 69 marcas en Europa; y 5 marcas en Asia.

Asimismo, tenemos licencia de algunas marcas comerciales, marcas de servicio y logos en relación con la alianza SkyTeam y esperamos continuar teniendo el derecho para usar dichas marcas registradas, marcas de servicio y logos mientras continuemos siendo miembros de esta alianza. Otro elemento importante de nuestras campañas de marca y comercialización son nuestros dominios.

Una vez que los derechos sobre una marca han quedado firmemente establecidos en una determinada jurisdicción, los derechos de titularidad sobre una marca pueden durar indefinidamente, mientras se pueda comprobar el uso de la marca (en las jurisdicciones en las cuales éste es un requisito) y se mantenga vigente el registro de dicha marca ante la oficina de marcas correspondiente. En la mayoría de las jurisdicciones se requiere que el registro sea renovado cada 10 años.

Las marcas de la empresa son importantes para su desarrollo, pues permiten que el público consumidor identifique de manera clara e inconfundible cuál es la fuente de los servicios que recibe al amparo de dichas marcas, distinguiéndolos nítidamente de los servicios que prestan otras empresas que tengan el mismo giro mercantil.

Operamos software conforme a contratos de licencias de nuestros proveedores, incluyendo Sabre y Oracle. Adicionalmente, de conformidad con nuestros contratos con Boeing y Embraer, también usamos un número importante de información confidencial para mantener nuestras aeronaves.

Concesiones y Permisos

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren autorización para prestar el servicio público de transporte aéreo en México. Aeroméxico actualmente opera el servicio público de transportación aérea de pasajeros, carga y correo en rutas nacionales amparada en la concesión TAN-OR-AMX a 30 años otorgada el 16 de marzo de 2000 por la SCT así como las internacionales bajo el permiso correspondiente. Esta concesión establece las rutas nacionales que Aeroméxico puede volar y las aeronaves que pueden ser usadas para volar dichas rutas, mismas que pueden ser modificadas, previos los trámites de ley ante la AFAC y que se actualizan en las especificaciones de operación ante la SCT. En el mismo sentido, Aeroméxico Connect opera el servicio público de transportación aérea de pasajeros, carga y correo combinado en rutas nacionales amparada en la concesión TAN-OR-SLI a 30 años otorgada el 24 de octubre de 2000 por la SCT, así como las internacionales bajo los permisos correspondientes.

Las concesiones de Aeroméxico y Aeroméxico Connect pueden ser revocadas bajo ciertas circunstancias en ellas especificadas, incluyendo, entre otras, que los concesionarios proporcionen información falsa, que modifiquen la concesión sin la autorización de la SCT o que la propia SCT perciba, con fundamento en las verificaciones realizadas, que las concesionarias no cumplan con las condiciones técnicas, operativas o con los niveles de seguridad establecidos por la regulación correspondiente.

Ambas concesionarias operan rutas a destinos internacionales de conformidad con las autorizaciones (permisos) otorgadas por la SCT y los acuerdos bilaterales celebrados por el gobierno mexicano y los gobiernos de dichos destinos internacionales, y de conformidad con la regulación vigente en cada destino, incluyendo el DOT y la FAA.

Aeroméxico actualmente opera rutas a distintos países de conformidad con las autorizaciones bajo acuerdos bilaterales, incluyendo: Estados Unidos, Canadá, España, Francia, Colombia, Chile, Perú, Brasil, Argentina, Japón, China, Honduras, Costa Rica, Cuba y Reino Unido. Aeroméxico actualmente opera a San Salvador, El Salvador, conforme a una autorización unilateral con obligación de reciprocidad.

Contratos Operativos

Para la prestación del servicio público de transporte aéreo se cuenta con una flota que en su mayoría se incorpora a la Compañía a través de contratos de arrendamiento. El Grupo arrendó 77 aviones y 18 motores con diferentes periodos de renta.

Seguros

Contamos con los seguros de aviación necesarios para cubrir los daños materiales que pudieran afectar a nuestras aeronaves, las cuales están aseguradas hasta su valor convenido, con cobertura “todo riesgo” y cobertura de riesgos de guerra o terrorismo. Asimismo, contamos con seguros para las partes y refacciones de los aviones, incluyendo daños a motores, equipo de refacciones de vuelo, sistemas de entretenimiento en vuelo, equipo de soporte en tierra, herramientas, componentes y, en general, todo aquel equipo destinado a formar parte de la aeronave; dichos seguros cumplen con lo estipulado en nuestros contratos de arrendamiento y financiamiento, así como de nuestras concesiones. Adicionalmente, tenemos cobertura de seguros de responsabilidad civil de pasajeros, de daños a bienes de terceros, de lesiones y daños corporales, y de pérdidas o daños a la mercancía, correo o equipaje, los cuales están contratados con aseguradoras internacionales altamente calificadas y en montos consistentes con la práctica de la industria. En general, consideramos que nuestros seguros son apropiados para protegernos de pérdidas sustanciales, que llegaran a ocurrir a la luz de las actividades que llevamos a cabo. Consideramos que el énfasis que ponemos en medidas de seguridad y la alta tecnología de nuestras aeronaves, han contribuido a la optimización de las condiciones de contratación de nuestros programas de seguros, a través de la ampliación del alcance de coberturas y la disminución de primas.

Nuestros seguros contra daño a propiedad también son “todo riesgo” y cubren bienes muebles e inmuebles, maquinaria, equipo de contratistas, equipo electrónico, cristales, dinero y valores, contra toda pérdida o daños directos causados por incendios, temblores, erupción volcánica, así como riesgos hidro-meteorológicos tales como huracanes, vientos tempestuosos, granizadas, heladas e inundaciones por lluvia. En adición, nuestra maquinaria está cubierta contra mal uso u operación negligente, fallas, corto circuito, fallas de producción y ensamble incorrecto, y nuestro inventario está cubierto contra robo con violencia y agresión. Por su parte, contamos con cobertura por robo y hurto para todo el equipo electrónico móvil y/o portátil utilizado. Asimismo, contamos con cobertura por responsabilidad civil, que principalmente incluye daños causados por incendio o explosión que afecten directamente los bienes inmuebles arrendados. De igual manera tenemos contratada la cobertura de terrorismo que cubre los daños que pudieran sufrir los bienes inmuebles a consecuencia de cualquier acto terrorista.

(iv) Principales Clientes

Los principales clientes de las subsidiarias de Grupo Aeroméxico son pasajeros nacionales e internacionales, corporativos y diversas entidades gubernamentales que seleccionan el servicio que otorgamos en Grupo Aeroméxico con base en diversas decisiones como ruta, horario, costo, etc. No se tiene identificado un cliente único que represente más de 10% de los ingresos.

(v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria

La Emisora está sujeta al cumplimiento de las leyes, reglamentos y disposiciones aplicables a las sociedades mercantiles en general. Entre los ordenamientos más relevantes se encuentran la LMV, el Código de Comercio y la Ley General de Sociedades Mercantiles. En su carácter de contribuyente está sujeta a legislación fiscal aplicable y sus respectivos reglamentos. Entre otros, la Compañía está obligada a pagar el Impuesto Sobre la Renta y contribuciones de previsión social.

A raíz de la inscripción de las Acciones en el RNV y de la adopción de la Emisora del régimen de sociedad anónima bursátil, también está sujeta a la LMV, a la Circular Única de Emisoras y a las demás disposiciones de carácter general aplicables que emita la CNBV.

Por otra parte, la Emisora debido a las operaciones que realiza, directamente o a través de sus Subsidiarias, está sujeta a diferentes leyes, regulaciones y normas federales y locales, entre las que se encuentran la Ley de Aviación Civil y su reglamento.

La entrada en vigor de la Ley de Aviación Civil en mayo de 1995, modificada en marzo de 1998 y diciembre de 2001, el Reglamento de la misma, en vigor desde diciembre de 1998, y modificado en agosto y diciembre de 2000, y demás regulaciones en materia de aviación civil, han establecido un nuevo ambiente regulatorio para las aerolíneas establecidas como Aeroméxico. Según lo establecido por la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transportación aérea nacional regular requiere el otorgamiento de una concesión por parte de la SCT. Dicha concesión establece las rutas nacionales en las que la aerolínea podrá prestar servicios y las aeronaves que forman parte de su flota.

Aeroméxico cuenta desde el 16 de marzo de 2000 con una concesión por 30 años otorgada por la SCT, que reemplazó los permisos otorgados anteriormente por la AFAC. Conforme a la Ley de Aviación Civil, la prestación de los servicios de transportación aérea nacional no regular, internacional regular y no regular, y privado comercial requiere del otorgamiento de autorizaciones a permisos. Aeroméxico Connect por su parte, opera rutas nacionales bajo la concesión otorgada por la SCT el 24 de octubre de 2000, la cual vence en el 2030 y rutas internacionales hacia Estados Unidos bajo la autorización correspondiente. Tanto las concesiones, como las autorizaciones y los permisos otorgados, son susceptibles de prórroga siempre que se cumpla con los requisitos correspondientes.

Las aerolíneas que operan el servicio público de transporte aéreo regular deben obtener autorización previa de la AFAC para operar rutas adicionales y deben iniciar operaciones en un plazo de 90 días en rutas nacionales y en un plazo de 180 días en rutas internacionales, a partir de la fecha de autorización de las mismas. Los solicitantes deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular

que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión. Las regulaciones establecen que los servicios de transporte aéreo no regular, de fletamento y taxi aéreo, serán complementarios al servicio de transporte aéreo regular y deben comercializarse como parte de otros servicios en paquete. Adicionalmente, existen diversas regulaciones que todas las aerolíneas deben cumplir en materia de ruido, requisitos en materia ambiental, seguridad, capacitación, entre otras.

Regulación de la Industria de la Aviación Mexicana

Regulación de Operaciones

El servicio de transporte aéreo regular, en oposición al servicio de transporte aéreo no regular, es considerado un servicio público en México. Para prestar el servicio de transporte aéreo regular es necesario el otorgamiento de una concesión por parte del Gobierno Federal. El marco legal de la industria del transporte aéreo en México se encuentra principalmente establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Aviación Civil y su reglamento, la Ley de Aeropuertos y su reglamento, los tratados internacionales celebrados por el gobierno mexicano, así como en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables. La autoridad encargada de la supervisión del transporte aéreo en México es la SCT, la cual ejerce sus atribuciones principalmente a través de la AFAC.

La Ley de Aviación Civil regula la explotación, uso y desarrollo del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo del servicio de transporte aéreo. La Ley de Aviación Civil establece que la SCT es el regulador principal del servicio de transporte aéreo en México, el cual a través de la AFAC , es responsable y tiene, entre otras, las siguientes atribuciones: (i) imponer y conducir las políticas y programas para la regulación y el desarrollo de los servicios de transporte aéreo; (ii) otorgar concesiones y permisos, verificar su cumplimiento y resolver, en su caso, su modificación o terminación; (iii) expedir las normas oficiales mexicanas y demás disposiciones administrativas; (iv) prestar y controlar los servicios a la navegación aérea; (v) expedir y aplicar las medidas y normas de seguridad e higiene que deben observarse en los servicios de transporte aéreo; (vi) expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y decretar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos; (vii) mantener y operar el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se realiza el registro de aeronaves y arrendamientos sobre aeronaves; (viii) participar en los organismos internacionales y en las negociaciones de tratados; (ix) promover la formación, capacitación y adiestramiento del personal técnico aeronáutico; (x) expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico; (xi) interpretar la Ley de Aviación Civil y su reglamento para efectos administrativos; (xii) autorizar la práctica de visitas de verificación; (xiii) designar o, en su caso, remover a los comandantes regionales y a los comandantes de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general; y (xiv) aprobar los planes de vuelo.

La AFAC principalmente supervisa y verifica el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores y proveedores de los servicios aéreos, de la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las Normas Oficiales y cualesquiera otras disposiciones que resulten aplicables y desempeña sus funciones principalmente por conducto de comandancias regionales y comandancias de aeropuerto.

Se requiere de concesión otorgada por la SCT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular en México. Dicha concesión solo puede ser otorgada a personas morales mexicanas que cumplan con la capacidad técnica, financiera, jurídica y administrativa para prestar los servicios en condiciones de calidad, seguridad y puntualidad. Otros requisitos que deberán acreditarse para obtener la concesión son: (i) la disponibilidad de aeronaves y demás equipo de vuelo, que cumpla con los requisitos técnicos de seguridad, condiciones de aeronavegabilidad y condiciones en materia ambiental; (ii) la disponibilidad de hangares, talleres, de la infraestructura necesaria para sus operaciones, así como del personal técnico aeronáutico y administrativo capacitado para la operación de la concesión; y (iii) contar con experiencia en la industria. Para poder proporcionar cualquier otro servicio de transporte aéreo que no sea el transporte aéreo nacional regular descrito anteriormente, se requiere permiso de la SCT conforme a la Ley de Aviación Civil.

La Ley de Aeropuertos y sus reglamentos establecen el marco general que regula la construcción, operación, mantenimiento y desarrollo de las instalaciones aeroportuarias mexicanas. La Ley de Aeropuertos establece las facultades de la SCT como la autoridad regulatoria de aeropuertos en México y establece las reglas y normas

principales con respecto a, entre otras cosas, concesiones y permisos, los derechos y obligaciones de operadores de aeropuertos y tarifas que pueden ser cobradas a los usuarios.

El gobierno mexicano ha firmado y ratificado las principales convenciones internacionales relacionadas con el transporte aéreo comercial internacional, incluyendo la Convención de Varsovia de 1929 (según sea modificado por la Convención de Montreal de 1999), la Convención de Chicago de 1944, la Convención de Ginebra de 1948 y el Convenio y Protocolo de Ciudad del Cabo de 2001. Generalmente, las rutas internacionales son operadas conforme a acuerdos bilaterales celebrados entre México y el país del destino de dicha ruta. Los acuerdos bilaterales están sujetos a negociaciones abiertas de conformidad con las solicitudes hechas por los países firmantes de tiempo en tiempo. En algunos casos, una aerolínea mexicana puede operar una ruta internacional con respecto a la cual no se haya firmado un acuerdo bilateral, de conformidad con un permiso unilateral otorgado por la AFAC, sujeto a reciprocidad.

De conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el espacio aéreo situado sobre territorio nacional está bajo el control de la Nación Mexicana y como resultado, la explotación de dicho espacio aéreo únicamente podrá ser mediante una concesión o permiso otorgado por la SCT.

En apego a la Ley de Aviación Civil, se requiere de concesión que otorgue la SCT para prestar el servicio público de transporte aéreo nacional regular. Las concesiones para el servicio público de transporte aéreo nacional regular únicamente podrán ser otorgadas a personas morales mexicanas que cumplan con las restricciones y límites de inversión extranjera y algunos requerimientos técnicos, financieros, legales y administrativos que se consideran necesarios para prestar el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y precio. Una concesión podrá ser obtenida por cada sociedad que preste dichos servicios y las afiliadas de estas sociedades no podrán operar bajo la misma concesión.

Cada concesión establece los términos y condiciones bajo los cuales el servicio público de transporte aéreo nacional regular podrá ser prestado, los derechos y obligaciones del concesionario en la prestación de dichos servicios así como las rutas y aeronaves que podrán ser operadas. Las concesiones se otorgan hasta por un plazo de 30 años y pueden ser prorrogadas hasta por un periodo adicional de 30 años, siempre que cada una de dichas prórrogas se solicite a más tardar un año antes de la terminación inicial de dicha concesión. De conformidad con la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional no regular, tales como vuelos *charter*, el servicio público de transporte aéreo internacional regular y no regular, y el servicio de transporte aéreo privado comercial, así como servicios especializados y arrendamientos de aeronaves, requieren de permisos (en lugar de concesión). En adición, el servicio de transporte aéreo internacional regular requiere de la autorización por parte de la SCT para cada ruta en términos de los convenios bilaterales de transporte aéreo que resulten aplicables.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones y los permisos se podrán revocar por cualquiera de las siguientes razones principales: (i) no ejercer los derechos conferidos durante un periodo mayor de ciento ochenta días naturales, contados a partir de la fecha de su otorgamiento; (ii) no mantener vigentes los seguros a que se refiere la Ley de Aviación Civil; (iii) el cambio de nacionalidad del concesionario o permisionario; (iv) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos, a algún gobierno o estado extranjero; (v) ceder, hipotecar, gravar, transferir o enajenar las concesiones, los permisos, o los derechos en ellos conferidos a cualquier persona sin autorización de SCT; (vi) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas, según sea aplicable; (vii) suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SCT, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (viii) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; (ix) infringir las condiciones de seguridad; (x) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; y (xi) en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en sus reglamentos o en el título de concesión o permiso respectivos.

En caso de que las concesiones de Aeroméxico y/o Aeroméxico Connect fueran revocadas por cualquiera de las razones enumeradas anteriormente, no tendremos derecho a compensación alguna y no seremos capaces de continuar con la operación de nuestro negocio. Ver *"Factores de Riesgo - La operación de nuestro negocio se encuentra sujeta a nuestra capacidad de obtener aprobaciones regulatorias, locales e internacionales, y mantener nuestras concesiones y licencias de operación existentes. Aeroméxico y Aeroméxico Connect operan en México al amparo de concesiones de 30 años de duración que fueron otorgadas en el 2000".*

Para la operación de nuestras aeronaves, cada aeronave requiere llevar a bordo su certificado de matrícula, su certificado de aeronavegabilidad y su póliza de seguro. En cualquier caso, todas las aeronaves deben de llevar a bordo todos los documentos y el equipo requerido por los tratados internacionales, la Ley de Aviación Civil y todas las disposiciones aplicables. Contamos con todas las autorizaciones operativas y de aeronavegabilidad, así como con los certificados y licencias correspondientes, asimismo mantenemos todas las pólizas de seguro necesarias y nos encontramos en cumplimiento con la legislación aplicable.

La concesión de Aeroméxico fue otorgada por la SCT en marzo de 2000 y la concesión de Aeroméxico Connect fue otorgada por la SCT en octubre de 2000. Estas concesiones nos permiten prestar el servicio público de transporte aéreo regular para pasajeros, carga y correos por un plazo de 30 años a partir de la fecha de su otorgamiento. En el caso de los permisos internacionales, los mismos se otorgan con base en los convenios bilaterales de transporte aéreo que resulten aplicables y el tratamiento es caso por caso.

Adquisición, Enajenación e Importación de Aeronaves

De conformidad con la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano, todas las adquisiciones y enajenaciones de aeronaves operadas por concesionarios mexicanos, así como el arrendamiento de dichas aeronaves, deberán estar registrados en el Registro Aeronáutico Mexicano, el cual se encuentra bajo la supervisión de la AFAC. Adicionalmente, la importación de aeronaves civiles o comerciales a México está sujeta a la previa autorización de la SCT y el importador deberá registrar la aeronave importada en el Registro Aeronáutico Mexicano

Registro Aeronáutico

El registro de aeronaves en México se rige por la Ley de Aviación Civil y el Reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano. Las aeronaves operadas en México por concesionarios mexicanos tienen permitido volar el espacio aéreo mexicano, o aterrizar a y despegar desde territorio nacional, siempre que dichas aeronaves hayan sido correctamente registradas en el Registro Aeronáutico Mexicano. Para registrar una aeronave en México y mantener dicho registro, la aeronave deberá contar con un certificado de matrícula y un certificado de aeronavegabilidad, los cuales en todo momento permanecerán a bordo de la aeronave. La AFAC emite el certificado de matrícula a través del Registro Aeronáutico Mexicano y el certificado de aeronavegabilidad a través de la Subdirección General de Seguridad Aérea.

Un certificado de matrícula otorga la nacionalidad mexicana a la aeronave y acredita su inscripción ante la autoridad de aviación competente. Un certificado de aeronavegabilidad acredita que la aeronave está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo, generalmente es válido por un año a partir de la fecha de su inspección por la AFAC, y autoriza a la aeronave a volar sobre el espacio aéreo mexicano, sujeto al cumplimiento continuo de ciertos requerimientos y condiciones técnicas. El certificado de aeronavegabilidad se renueva cada año siempre que la aeronave continúe cumpliendo los estándares de la SCT.

La Ley de Aviación Civil dispone que cada aeronave civil deberá llevar marcas distintivas de su nacionalidad y número de matrícula.

El registro de una aeronave podrá ser cancelado si se determina que la aeronave deja de cumplir con los requerimientos de inscripción y, en particular, si la aeronave deja de cumplir con los requerimientos de seguridad aplicables señalados por la AFAC o la Ley de Aviación Civil.

Toda la información relacionada con el estado contractual de una aeronave, incluyendo contratos de compraventa, arrendamientos financieros y operativos e hipotecas, deberá ser presentada en el Registro Aeronáutico Mexicano para que el acto jurídico respectivo surta efectos y para proporcionar al público en general un registro actualizado de cualquier modificación realizada al certificado de matrícula de la aeronave.

Derechos de Rutas

Rutas Nacionales

La SCT, a través de la AFAC , tiene la facultad de otorgar a una aerolínea mexicana el derecho de operar rutas en México, sujeto a que la aerolínea haya presentado estudios satisfactorios a dicha autoridad que ofrezca la viabilidad técnica y financiera de dichas rutas y el cumplimiento de algunas condiciones con respecto a la inclusión de dichas rutas en las concesiones o permisos respectivos, según corresponda. Para otorgar licencias para dichas rutas y modificar las existentes, la SCT evalúa la capacidad efectiva de la infraestructura de los aeropuertos correspondientes, así como el aumento en la demanda y competencia entre aerolíneas.

Adicionalmente, las frecuencias de ruta son otorgadas sujeto a la condición de que operen frecuentemente. Los derechos de frecuencia de ruta de cualquier aerolínea pueden terminar si, entre otras cosas, la aerolínea no inicia operaciones a una ruta en particular por un periodo que exceda de 90 días en el caso de rutas nacionales y 180 días en el caso de rutas internacionales, o si la aerolínea suspende sus operaciones, excepto en casos de fuerza mayor. La aprobación de la SCT de nuevas rutas o cambios a las rutas existentes es parte de un proceso administrativo y no requiere una modificación a la concesión existente, es decir; se considera parte de la concesión existente.

Rutas Internacionales

En México, todas las solicitudes de nuevas rutas o cambios a las rutas existentes deberán ser presentadas ante la SCT, quien otorgará la autorización (permiso) correspondiente, de conformidad con las disposiciones de los acuerdos bilaterales aplicables y las políticas generales de las autoridades de aviación mexicanas. Los derechos de rutas internacionales para las principales ciudades, así como los derechos de aterrizaje correspondientes, derivan de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo negociados entre México y los gobiernos extranjeros. Conforme a dichos acuerdos, cada gobierno otorga al otro el derecho de designar una o más de sus aerolíneas nacionales para operar servicios regulares entre algunos destinos en cada país. Las aerolíneas únicamente pueden solicitar nuevas rutas internacionales cuando dichas rutas estén disponibles conforme a estos acuerdos.

Horarios en Aeropuertos

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, los horarios de salida y llegada en un aeropuerto los asigna el administrador aeroportuario de cada aeropuerto después de tomar en consideración el punto de vista del comité de operación y horarios de dicho aeropuerto y las reglas generales establecidas por la SCT, y son reflejados en el calendario de transporte aéreo de cada aerolínea dependiendo la temporada (verano/invierno). Cada calendario de transporte aéreo de la temporada en curso representa la autorización para que una aerolínea salga de o llegue a determinados aeropuertos dentro de un horario predeterminado. Dicho periodo de tiempo es conocido como un "horario de aterrizaje o despegue" o "*slot"*.

Un horario, al igual que una ruta, no podrá ser transferido a otra aerolínea sin una notificación previa a los aeropuertos correspondiente y la aprobación previa de la SCT. La ley de Aeropuertos y su Reglamento permiten llevar a cabo el intercambio o la cesión cubriendo ciertos requisitos establecidos en la ley (estar al corriente en el pago de los servicios aeroportuarios y de aeronavegación y haber ocupado el horario por lo menos el año anterior y notificar de esta circunstancia al administrador aeroportuario). Bajo ciertas condiciones establecidas en la normatividad aplicable, se pueden retirar los horarios de aterrizaje o despegue a los transportistas.

De conformidad con la Ley de Aeropuertos, cada aeropuerto en México deberá tener un comité de operación y horarios que recomienda la asignación de horarios, entre otras cosas. La normatividad mexicana con respecto a las asignaciones de horarios es un asunto federal y aplican a todos los aeropuertos mexicanos. La SCT tiene el derecho de imponer sanciones administrativas a las aerolíneas que no cumplen con sus horarios de despegue y aterrizaje. La asignación de horarios queda directamente a a cargo del Administrador Aeroportuario y la sanción establecida en la ley de Aeropuertos y su reglamento por la no observancia de las condiciones de cumplimiento de los horarios asignados, está reflejada en su retiro de la aerolínea que incumple, con independencia de las sanciones que llegue a imponer en su caso la SCT.

Infraestructura Aeroportuaria

La SCT está a cargo de la introducción de políticas y programas de desarrollo para los aeropuertos civiles y sus servicios, incluyendo las torres de control y las operaciones de seguridad aeroportuaria. Los aeropuertos más pequeños, regionales pueden pertenecer a los estados o municipios de México y, en dichos casos, usualmente son administrados por entidades gubernamentales locales. La SCT está a cargo del otorgamiento de concesiones o permisos para la construcción, administración, explotación y operación de aeropuertos civiles mexicanos.

El concesionario o permisionario del aeródromo civil es responsable de llevar a cabo la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona estéril, en los términos que se establezcan conforme al Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria. El transportista aéreo es responsable de efectuar la revisión del equipaje facturado o partes del mismo y la carga que vaya a transportar, de conformidad con lo establecido en la Ley de Aviación Civil y su Reglamento

El uso de las áreas dentro de los aeropuertos civiles, tales como hangares y mostradores de registro, está sujeto a los términos de los contratos comerciales celebrados con los operadores aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios deben ser prestados a todos los clientes sin discriminación.

En 1995, el gobierno mexicano, que controlaba y operaba todos los aeropuertos en México, inició la privatización de los aeropuertos mexicanos al promulgar la Ley de Aeropuertos que regula la construcción, administración y operación de aeropuertos. En 1998, se otorgaron concesiones por 50 años para desarrollar y administrar ciertos aeropuertos en México a compañías privadas en virtud de un proceso de licitación pública.

El uso de las áreas dentro de los aeropuertos civiles, tales como hangares y mostradores de registro, está sujeto a los términos de los contratos comerciales celebrados con los operadores aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios deben ser prestados a todos los clientes sin discriminación.

Tarifas

En los términos de la Ley de Aviación Civil, las aerolíneas mexicanas tienen el derecho de determinar libremente las tarifas aplicables por los servicios que prestan. Todas las tarifas deben ser registradas ante la SCT y deben describir clara y explícitamente todas las restricciones aplicables. Las tarifas son monitoreadas regularmente por la SCT, así como por la Procuraduría Federal del Consumidor, para impedir a las aerolíneas operar de forma predatoria o en detrimento de la viabilidad económica de la industria.

La SCT podrá negar el registro de tarifas que considere predatorias o que de cualquier forma vayan en contra de las leyes de competencia en México. Adicionalmente, la SCT podrá imponer los niveles tarifarios máximos y mínimos para promover la competencia comercial.

La SCT, a solicitud de cualquier parte afectada o por iniciativa propia, cuando considere que no existe competencia efectiva entre los concesionarios y licenciatarios, podrá solicitar la opinión de la COFECE para, en su caso, establecer reglamentos tarifarios. Dichos reglamentos tarifarios serán aplicables solamente en tanto las condiciones que los motivaron continúen.

Las tarifas internacionales deben ser aprobadas por la SCT en los términos de los convenios y acuerdos bilaterales suscritos y ratificados por México.

Mantenimiento de Aeronaves

Las aerolíneas mexicanas tienen la obligación de proporcionar un adecuado mantenimiento a sus aeronaves y de mantenerlas en condiciones de aeronavegabilidad. El mantenimiento debe ser proporcionado conforme a lo establecido por los manuales de mantenimiento del fabricante y los programas de mantenimiento aprobados por la AFAC. La AFAC tiene la facultad para inspeccionar las aeronaves, su historial de mantenimiento y los procedimientos de seguridad. Basados en dichas inspecciones, la AFAC puede determinar que las aeronaves no cuentan con la capacidad para volar y en ciertos casos, revocar las concesiones otorgadas.

Las aeronaves que vuelan a destinos internacionales deben cumplir con los requisitos de las autoridades de aviación de los países a los que vuelan incluyendo la FAA para las aeronaves que vuelan a los Estados Unidos y la Representación Europea de Seguridad de Aviación (*European Aviation Safety Agency*) para las aeronaves que vuelan a un país miembro de la Comunidad Europea.

Responsabilidad Civil

La Ley de Aviación Civil y la Convención de Varsovia, según fue reformada por la Convención de Montreal, limitan la responsabilidad del operador de la aeronave por los daños causados a terceros durante las operaciones aéreas y terrestres, o que resulten de personas u objetos expulsados de la aeronave.

Sin perjuicio de los límites señalados anteriormente, los tribunales de México ocasionalmente han ignorado las limitaciones establecidas en la Convención de Varsovia y han resuelto el pago de daños exclusivamente basándose en el Código Civil Federal y la regulación de protección al consumidor, que expresamente establecen limitaciones al monto de dichas penas en términos del Artículo 62 de la Ley de Aviación Civil, resultando en pago de daños mayores al límite establecido en la Ley de Aviación Civil.

Seguro

En los términos de la Ley de Aviación Civil, las aerolíneas que operan en México deben obtener y mantener un seguro de responsabilidad por daños ocasionados a los pasajeros, carga y al equipaje documentado, y a terceros, como resultado de sus operaciones. Las aerolíneas deben presentar ante la SCT los contratos de seguro para su aprobación previa al inicio de operaciones. Respecto de los vuelos internacionales, el seguro de la aerolínea debe cumplir con los convenios o acuerdos bilaterales que resulten aplicables.

Facultad de Requisa del Gobierno Federal Mexicano

En los términos de la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos, en caso de desastre natural, guerra, disturbios al orden público, o peligro inminente a la seguridad nacional, paz o economía nacional en México, el gobierno federal mexicano tiene el poder de tomar el control y operar las aeronaves, accesorios, y equipo de manera temporal, correspondiente a las aerolíneas mexicanas, hasta que la condición aplicable haya cesado. En dichos casos, excepto en una guerra internacional, el gobierno mexicano debe, en los términos de la ley aplicable[8], compensar a dicha aerolínea por el valor de su concesión o los costos agregados, con base en los resultados que arroje la auditoría realizada por los valuadores o, en caso de modificaciones obligatorias en las operaciones de dicha aerolínea, el costo de dicha modificación. No se puede asegurar que dicha compensación será pagada puntualmente. Ver "*Factores de Riesgo - El gobierno mexicano podría utilizar nuestras aeronaves bajo varias circunstancias, muchas de las cuales están fuera de nuestro control".*

Limitaciones a la Inversión Extranjera

En los términos de la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no pueden tener, directa o indirectamente, más del 49% del capital social con derecho a voto de una sociedad mexicana (tales como Aeroméxico y Aeroméxico Connect) que tenga una concesión para prestar servicios de transportación aérea para pasajeros, carga y correo otorgada por el gobierno federal mexicano, a través de la SCT, en los términos de la Ley de Aviación Civil. Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera establece que las inversiones que cumplan con ciertas condiciones serán

[8] **Artículo 83.** En caso de desastre natural, de guerra, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la seguridad nacional, la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno Federal podrá hacer la requisa de las aeronaves y demás equipo de los servicios públicos de transporte aéreo, de los bienes muebles e inmuebles necesarios y disponer de todo ello como lo juzgue conveniente. El Gobierno Federal podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la sociedad sujeta a la requisa cuando lo considere necesario. La requisa se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron. El Gobierno Federal, salvo en el caso de guerra internacional, indemnizará a los interesados, pagando los daños y perjuicios a su valor real. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, los daños se fijarán por peritos nombrados por ambas partes, y en el caso de los perjuicios, se tomará como base el promedio del ingreso neto en el año anterior a la requisa. Cada una de las partes cubrirá la mitad de los gastos que se originen por el peritaje.

consideradas “inversión neutra” y no se considerarán para el cálculo del porcentaje de inversión extranjera en la entidad mexicana, permitiendo a los inversionistas extranjeros participar en el capital social de dichas sociedades.

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de acciones que se considerará “inversión neutra”, permitiendo la tenencia por Accionistas Extranjeros de acciones, sujeto a lo siguiente: (1) las acciones de inversionistas mexicanos siempre deberán representar, por lo menos 10% de nuestras acciones; (2) nuestras acciones propiedad de Accionistas Extranjeros sólo confieren derechos de voto con la limitación de que los Accionistas Extranjeros únicamente podrán votar en total el 49% de las acciones presentes o representadas en la asamblea; (3) en ningún caso la “inversión neutra” podrá exceder de 90% de nuestras acciones; y (4) los inversionistas mexicanos retendrán el poder de determinar nuestro control administrativo y administración. Como resultado de dichas condiciones, todos los términos y condiciones descritos están incluidos en nuestros Estatutos. Ver *“Descripción del Capital y Estatutos Sociales – Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros”.*

Regulación en E.U.A.

Las operaciones a y desde los Estados Unidos realizadas por aerolíneas no estadounidenses, tales como Aeroméxico y Aeroméxico Connect, se encuentran sujetas al Título 49 del Código de E.U.A., en cuyos términos el Departamento de Transportación (*Department of Transportation* o DOT), y FAA ejercen la facultad regulatoria. El DOT tiene jurisdicción sobre la aviación internacional en relación con los Estados Unidos, sujeto a la revisión del presidente de los Estados Unidos. Asimismo, el DOT tiene jurisdicción sobre asuntos económicos que afectan la transportación aérea, tales como las prácticas desleales, los métodos de competencia de las aerolíneas, los asuntos de protección al consumidor relacionados el equipaje y la transportación de pasajeros que requieren atención especial. El DOT tiene facultad para expedir permisos, los cuales son necesarios para prestar el servicio de transporte aéreo.

El Departamento de Justicia de E.U.A. (*U.S. Department of Justice*) también tiene jurisdicción sobre los asuntos de competencia de la aerolínea en los términos de las leyes de competencia federales de E.U.A.

Autorizaciones y Licencias

Estamos autorizados por el DOT para contratar los servicios de transporte aéreo programado y vuelos *charter*, incluyendo la transportación de personas, propiedad (carga) y correo, o combinaciones de los mismos, entre puntos en México y puntos en los Estados Unidos y más allá (vía puntos intermedios en otros países). Contamos con la autorización necesaria del DOT mediante el permiso de transporte aéreo extranjero, autorizaciones de exención y declaraciones de autorización para llevar a cabo nuestras operaciones actuales a y desde los Estados Unidos. Las autorizaciones de exenciones y declaraciones de autorización son temporales por naturaleza y están sujetas a renovación, por lo tanto no se puede asegurar que alguna exención o declaración de autorización en particular será renovada.

La FAA está comprometida con la regulación respecto a asuntos de seguridad, incluyendo el mantenimiento y las operaciones de las aeronaves, equipo, ruido, instalaciones en tierra, despacho, comunicaciones, personal, entrenamiento, observación del clima y demás asuntos que pudieran afectar la seguridad aérea. La FAA obliga a cada uno de los transportistas aéreos extranjeros a obtener ciertas especificaciones operativas que los autoricen a operar en ciertos aeropuertos en las rutas internacionales aprobadas utilizando el equipo especificado. Actualmente cumplimos con las especificaciones operativas de la FAA en los términos de la parte 129 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales relativo a “transportistas aéreos extranjeros y operadores extranjeros de aeronaves registradas comprometidas en transportación común de E.U.A.” y consideramos estar en cumplimiento en todos los aspectos materiales con todos los requisitos necesarios para mantener dichas especificaciones operativas en buenos términos.

La FAA puede reformar, suspender, revocar o terminar dichas especificaciones, o suspender temporalmente, revocar permanentemente, nuestra autorización en caso de incumplimiento con los reglamentos y normatividad aplicables, imponiendo penas civiles. La modificación, suspensión o revocación de cualquiera de nuestras autorizaciones emitidas por el DOT o las especificaciones operativas de la FAA puede tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

La FAA, asimismo, realiza auditorias de seguridad y tiene la facultad de imponer multas y sanciones por violaciones a los reglamentos de seguridad de la aerolínea. No hemos incurrido en multas materiales relacionadas con las operaciones.

Seguridad

De igual forma, la FAA lleva a cabo auditorías de seguridad y tiene la facultad de imponer multas y demás sanciones derivadas de violaciones a los reglamentos de seguridad de la aerolínea. No hemos incurrido en multas materiales relacionadas con nuestras operaciones. La FAA audita periódicamente el cumplimiento con los estándares de seguridad OACI de las autoridades regulatorias de aviación de otros países. Como resultado de su investigación, a cada país se le otorga una calificación IASA. México es actualmente considerado un país Categoría 1 que cumple con los estándares de seguridad internacionales OACI. En el carácter de país Clase 1, no se establecen limitaciones a nuestros derechos operativos a los Estados Unidos. Si la FAA determina que México no cumple con los estándares de seguridad OACI la FAA y el DOT podrían restringir nuestros derechos a expandir operaciones a los Estados Unidos.

Protección

El 19 de noviembre de 2001, el Congreso de los Estados Unidos emitió, y el presidente promulgó, la Ley de Aviación y Seguridad de la Transportación (*Aviation and Transportation Security Act*, o la *Ley ATS*). La Ley ATS reestructuró los aspectos de la seguridad de la aviación civil y creó la Administración de la Seguridad de la Transportación (*Transportation Security Administration*, o *TSA*), la cual asumió las responsabilidades de seguridad previamente asumidas por la FAA. La TSA es una representación del Departamento de Seguridad Nacional de E.U.A. (*U.S. Department of Homeland Security*). La Ley ATS establece, entre otras cosas, la implementación de ciertas medidas de seguridad por parte de las aeronaves y los aeropuertos, tales como la obligación de escanear todo el equipaje de los pasajeros buscando explosivos. El costo de la seguridad de las aerolíneas y del aeropuerto requerida por la Ley ATS se fondea en parte mediante una tarifa de seguridad por pasajero de $2.50 Dólares, sujeto a un límite de $10 Dólares por viaje redondo, sin embargo; las aerolíneas son responsables por los costos excedentes a esta tarifa. La implementación de los requisitos de la Ley ATS ha resultado en el incremento de costos para las aerolíneas y sus pasajeros. Desde los eventos del 11 de septiembre de 2001, el Congreso ha determinado y la TSA ha implementado numerosos procedimientos de seguridad y requisitos que han impuesto y continuarán imponiendo cargas a la aerolíneas, pasajeros y transportistas

Otras Restricciones

Asimismo, los reglamentos de la FAA obligan al cumplimiento del Sistema de Alerta de Tráfico y Evasión de Colisión (*Traffic Alert and Collison Avoidance* System), el sistema de detección de cizalladura en el aire aprobado y los reglamentos de envejecimiento de aeronaves. Nuestra flota cumple con dichas obligaciones. Adicionalmente, todos los transportistas aéreos están sujetos a ciertas disposiciones de la Ley de Comunicaciones de 1934 (*Communications Act of 1934*), debido al uso extensivo de radio y otros servicios de comunicación, debiendo obtener la licencia de radio de la Comisión de Comunicaciones Federal de E.U.A. (*U.S. Federal Communication* o *FCC*). En la medida en la que estemos sujetos a los requisitos de la FCC, hemos seguido y seguiremos todos los pasos necesarios para cumplir con dichos requisitos. Se han propuesto leyes y reglamentos de E.U.A. adicionales de tiempo en tiempo que pudieran incrementar significativamente el costo de las operaciones de la aerolínea al imponer requisitos o restricciones adicionales.

Convenio Bilateral sobre Transporte Aéreo entre los Gobiernos de México y de los Estados Unidos de América

El 21 de noviembre del 2014 los Gobiernos de México y de los Estados Unidos de América acordaron modificaciones al Convenio Bilateral sobre Transportes Aéreos vigente entre los dos países desde el 15 de agosto de 1960, las cuales, de ser ratificadas por el senado, permitirían que un mayor número de aerolíneas vuelen en cada ruta entre ambos países.

La modernización del Convenio Bilateral abre la posibilidad de efectuar alianzas profundas entre aerolíneas de México y de los Estados Unidos, ampliar el número de destinos servidos y tener más frecuencias y opciones de viaje para

nuestros clientes, facilitando el flujo de personas entre los dos países. Con ello, se generarán oportunidades para aprovechar la ubicación estratégica de nuestro país e incrementar la penetración en mercados internacionales.

El 26 de abril de 2016, el acuerdo fue ratificado por el Senado de la República posterior a su firma entre las autoridades mexicanas y norteamericanas en diciembre de 2015. Finalmente, el acuerdo entró en vigor el 21 de agosto de 2016.

Una renegociación y/o la terminación del Convenio Bilateral u otros eventos relacionados podrían tener un efecto material adverso en la industria aérea mexicana y afectar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Cambios en la legislación fiscal aplicable en México

La ley del Impuesto Sobre la Renta ISR vigente a partir del 1 de enero de 2014 establece una tasa del 30%.

(vi) Recursos Humanos

Creemos que un factor principal para el éxito de nuestra organización es la participación de todos nuestros empleados. Los esfuerzos que hemos realizados para mantener una organización que recompensa a sus empleados calificados, comprometidos y competitivos, ofreciéndoles la oportunidad de crecer y desarrollarse. Por ejemplo, contratamos nuevos pilotos para Aeroméxico Connect y ocupamos posiciones disponibles de pilotos en Aeroméxico con pilotos experimentados de Aeroméxico Connect. La siguiente tabla contiene un desglose de nuestros empleados a las fechas indicadas:

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Empleados Aeroméxico	7,047	8,127
Empleados Connect	1,667	2,114
Empleados Otras	4,256	6,419
Total (1)	**12,970**	**16,660**

(1) Incluye pilotos, sobrecargos, empleados administrativos, despachadores, mecánicos, agentes de atención al cliente, agentes de reservaciones y asistentes de pista.

La Ley Federal del Trabajo y los reglamentos emitidos por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social rigen asuntos tales como jornadas y condiciones de trabajo, riesgos a la salud, prestaciones y el despido de empleados. Adicionalmente, debemos cumplir con los términos y condiciones de los contratos colectivos de trabajo celebrados con los sindicatos.

Aproximadamente 71.2% de nuestros empleados son sindicalizados, el resto son empleados de confianza. Existen actualmente cuatro sindicatos que cubren nuestros empleados en México: ASPA, que representa a nuestros pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect; Independencia, que representa al personal de tierra de Aeroméxico, TechOps, Aeroméxico Cargo y Aeroméxico Servicios (a través de Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S.A. de C.V.); ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico y STIA, que representa a los sobrecargos y personal de tierra de Aeroméxico Connect. Hemos celebrado contratos colectivos de trabajo multi-anuales con estos sindicatos. Es nuestra intención continuar con una relación balanceada con los sindicatos que representan a nuestros empleados y buscamos aumentar la productividad de nuestros empleados, manteniendo un esquema de compensación competitivo, adecuado para el crecimiento de nuestra compañía y consistente con las condiciones actuales de mercado. Actualmente, la relación con nuestros empleados y sus sindicatos es satisfactoria.

Nuestra estrategia de compensación refuerza nuestros esfuerzos para retener empleados talentosos, favorecer altos niveles de motivación y mayor productividad. Nuestro paquete de compensación otorga a nuestros empleados una variedad de beneficios adicionales dependiendo de su clasificación, incluyendo seguro médico, vales de despensa,

ayuda de transporte, seguro dental, aguinaldo, tiempo extra, bono de productividad, seguro de vida de grupo, pago por ausencias por enfermedad, prima vacacional, plan de ahorro, becase incrementos de sueldo.

De conformidad con los contratos colectivos de trabajo, creamos distintos planes de retiro para pilotos y sobrecargos de Aeroméxico, los pilotos de Aeroméxico Connect y personal de tierra.

(vii) Desempeño Ambiental

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a varias leyes y reglamentos federales, estatales y municipales relativos a la protección del medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas y ruido de aviones. Dichas leyes y reglamentos son exigibles por varias autoridades gubernamentales mexicanas, cada una de las cuales puede imponer sanciones administrativas en caso de violaciones, adicionales a las penales o civiles. Consideramos que actualmente nos encontramos en cumplimiento en todos los aspectos materiales con la regulación ambiental en México. A la fecha, hemos diseñado y aplicado procedimientos operacionales más eficientes que requieran menor consumo de combustible en tierra y vuelo y por consecuencia producir menores emisiones de gases de efecto invernadero.

Asimismo, hemos implementado iniciativas para promover un consumo de agua y electricidad más responsable, aunado a la mejora de procesos de abastecimiento con la finalidad de reducir el consumo de ciertos materiales y así reducir el desecho de los residuos.

De conformidad con la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental y de Prevención y Control de Contaminación de la Atmósfera, la Ley General de Prevención y Gestión Integral de Residuos, la Ley de Cambio Climático y la Ley de Aguas Nacionales y su reglamento, estamos obligados a presentar informes periódicos respecto del uso de combustible, inventarios de emisiones y residuos peligrosos.

Al respecto de las emisiones de ruido de las aeronaves, todos los aviones que operamos cumplen la NOM-036-SCT3-2000, que regula los límites máximos de emisiones de ruido, equivalente al Anexo 16, Etapa 3 de OACI. Los nuevos aviones Boeing 787 -8 Dreamliner y Embraer 170/190 recibiéndose cuentan con motores de baja emisión y tecnologías enfocadas a reducir el impacto ambiental de dichos aviones en el medio ambiente adyacente a los aeropuertos así como en ruta que y cumplen niveles de ruido más estrictos.

(viii) Información del Mercado

La industria mexicana de la aviación comercial se ha consolidado en los últimos años y actualmente está formada por nuestra compañía, la única aerolínea de servicio completo en México, tres aerolíneas de bajo costo (Interjet, Volaris y VivaAerobus) y cuatro aerolíneas de nicho (Magnicharters, Aeromar, TAR y Calafia Airlines), mismas que participamos en el mercado doméstico. El segmento de mercado internacional está conformado por más de 60 aerolíneas extranjeras, incluyendo Delta Air Lines, American Airlines (US Airways), United Airlines (Continental Airlines), Alaska Airlines, West Jet, Copa y Air Transat, por mencionar algunos, que vuelan rutas internacionales a, y desde México, así como las aerolíneas mexicanas conformado por Aeroméxico, Volaris e Interjet principalmente.

Nuestra participación en el mercado de tráfico de pasajeros comercial nacional se ubicó en 25.3%. En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, nuestra participación se ubicó en 11.3%. Nuestra participación total en el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros comercial regular alcanzó 19.5% en el 2020.

Las participaciones en el mercado de tráfico de pasajeros comercial nacional regular de Volaris, Interjet y VivaAerobus se ubicaron en 38.4%, 8.8% y 24.4%, respectivamente, durante el 2020.

En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, la participación de Volaris, Interjet y VivaAerobus se ubicó en 11.0%, 5.5% y 2.0% respectivamente, durante el 2020.

Los cuadros que se presentan a continuación muestran nuestra participación en el mercado en las rutas nacionales e internacionales para los periodos presentados.

Participación de Mercado en Rutas Nacionales[9]

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	Magnicharters	Aeromar	Otros
2020	25.3%	38.4%	8.8%	24.4%	1.1%	1.1%	0.9%

Participación de Mercado en Rutas Internacionales[10]

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	American	United	Delta	Alaska	Otros
2020	11.3%	11.0%	5.5%	2.0%	16.0%	10.1%	9.7%	4.5%	29.9%

En 2020, los ASKs ofrecidos en vuelos nacionales por Aeroméxico disminuyeron en 32.8%. Por su parte el volumen total de pasajeros nacionales disminuyó en 44.9% de 13.1 millones de pasajeros a 7.2 millones de pasajeros.

La industria mexicana de la aviación también se beneficia del mercado transfronterizo de México - Estados Unidos, el cual es el segundo mercado transfronterizo más grande del mundo detrás del mercado transfronterizo de Canadá - Estados Unidos. En el 2020 alrededor de 14.3 millones de pasajeros de las aerolíneas viajaron entre México y Estados Unidos.

Actualmente, existen tres principales tipos de modelos de negocio de aerolíneas de pasajeros que operan vuelos domésticos en el mercado mexicano de la aviación: (1) nuestra compañía, la única aerolínea que presta servicios integrados de transporte aéreo en México, con un modelo de red que proporciona más rutas de conexión que cualquier otra ("*Hub-and-spoke*") enfocada en servicios de primera clase para el pasajero de negocios, pero que asimismo ofrece servicios para el pasajero de ocio y el mercado VFR (*Visiting friends and relatives* en inglés), (2) aerolíneas punto a punto, incluyendo a Volaris, Interjet y VivaAerobus, y (2) aerolíneas de nicho tales como Magnicharters y Aeromar. Adicionalmente, en vuelos internacionales competimos con algunas aerolíneas domésticas e internacionales, como se describe más adelante en esta sección.

Grupo Aeroméxico ofrece vuelos regulares a las principales rutas nacionales e internacionales desde México (directamente o a través de nuestra membresía en SkyTeam y otras alianzas comerciales) así como numerosos vuelos a ciudades con menor densidad poblacional. Operamos principalmente a través de un sistema de red de rutas de conexión ("*Hub-and-spoke*"). Dicho sistema concentra la mayoría de nuestras operaciones en nuestra base principal en la Ciudad de México, así como en nuestras bases secundarias en Monterrey, Guadalajara y Hermosillo. Atendemos múltiples destinos al proporcionar el servicio de escala o de conexión desde los aeropuertos base hacia los destinos finales de conexión. Dicho servicio permite a los pasajeros volar desde un determinado punto de origen a más destinos sin cambiar de aerolínea. Somos capaces de ofrecer diversas frecuencias a destinos importantes en horarios cómodos para los pasajeros. Asimismo, ofrecemos múltiples clases de servicios, incluyendo nuestro servicio de clase premier, lo que consideramos es cómodo para los pasajeros de negocios y de primera.

Otras aerolíneas operando actualmente en el mercado mexicano como: Interjet, VivaAerobus y Volaris, típicamente vuelan directo, de punto a punto. Las flotas de dichas aerolíneas de bajo costo están equipadas con solo una cabina de

[9] Fuente: AFAC (anteriormente DGAC), pasajeros en vuelos regulares, 2021.
[10] Fuente: AFAC (anteriormente DGAC), pasajeros en vuelos regulares, 2021.

una sola clase y operan con solo una o dos familias de aeronaves. Las aerolíneas de nicho operan en ciertas rutas y su enfoque es un segmento muy reducido de pasajeros.

Competidores en Rutas Nacionales

La industria mexicana de las aerolíneas experimenta competencia entre las diferentes aerolíneas y, en ciertos casos, se enfrenta a la competencia de otros medios de transporte, en particular operadores de autobuses interestatales y de primera clase y de lujo.

La intensidad de la competencia nacional entre las aerolíneas varía de ruta a ruta y depende de un número de factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas competidoras, niveles tarifarios, frecuencia de vuelos, confiabilidad de los servicios, reconocimiento de la marca, amenidades de los pasajeros, tales como programas de viajero frecuente, y servicio al cliente. Al 31 de diciembre de 2020, la industria de las aerolíneas de pasajeros nacionales en México fue principalmente atendida por nosotros y por las siguientes cinco aerolíneas:

- Volaris, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en marzo de 2006. En términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, tienen una participación en el mercado nacional del 38.4% y una participación en el mercado internacional del 11.0%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- Interjet, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en diciembre de 2005. En términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, tienen una participación en el mercado nacional del 8.8% y una participación en el mercado internacional del 5.5%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- VivaAerobus, que inició operaciones en noviembre de 2006. VivaAerobus es una aerolínea de bajo costo con base en Monterrey y Guadalajara. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, VivaAerobus tuvo una participación en el mercado nacional del 24.4% y una participación en el mercado internacional del 2.0%, respectivamente, de acuerdo con la información publicada por la AFAC .
- Magnicharters, que inició operaciones en 1994. Magnicharters es una aerolínea nacional con base en Monterrey. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, Magnicharters representó el 1.1% de la participación en el mercado en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, de acuerdo con la información publicada por la AFAC.
- Aeromar, que inició operaciones en noviembre de 1987. Aeromar es una aerolínea regional con base en el AICM. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, Aeromar representó el 1.1% de la participación en el mercado de la industria local de las aerolíneas, de acuerdo a la información publicada por la AFAC.

El crecimiento de nuestros competidores domésticos o un exceso de oferta en el mercado doméstico podría tener un impacto negativo sustancial en nuestro negocio, nuestra situación financiera, así como en nuestros resultados de operación y planes de inversión y/o crecimiento.

Competencia de Transporte Nacional de Operadores de Autobuses

Asimismo, competimos con operadores de autobuses de primera clase y de lujo en algunas de nuestras rutas. En 2020 las aerolíneas nacionales en México trasportaron aproximadamente 34 millones de pasajeros de acuerdo con la información publicada por la AFAC. En contraste, los operadores de autobuses interestatales en México transportaron aproximadamente 1,881 millones de pasajeros (viajes sencillos) en 2020 (última información disponible a la fecha de elaboración de este reporte), de los cuales aproximadamente 435 millones de pasajeros viajaron con operadores de autobuses interestatales de primera clase y 31 millones con operadores de autobuses interestatales de lujo, de acuerdo con la información publicada por la SCT[11].

[11] Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2021

De conformidad con el tamaño de la industria de transporte de autobuses interestatal en México, consideramos que la red de transporte de autobuses en México no se ha desarrollado de forma completamente integral y como una alternativa de transporte eficiente en tiempo, principalmente debido a las grandes distancias entre las ciudades de México y a factores naturales, como las montañas de gran altitud que hacen difícil la travesía.

La siguiente tabla muestra información comparativa seleccionada para nuestros vuelos relacionados con operadores de autobuses de lujo y de primera clase prestando servicios a las mismas rutas al 31 de diciembre de 2020.

Ruta	Duración de viaje por autobús(1)	Duración del Vuelo	Tarifa de autobús (2) (en Dólares)	Tarifa de avión (3) (en Dólares)
Ciudad de México —Guadalajara	7.3 horas	1.3 horas	$36	$40
Ciudad de México —Monterrey	13.5 horas	1.6 horas	$55	$53
Ciudad de México —Chihuahua	19.5 horas	2.3 horas	$100	$57
Ciudad de México —Hermosillo	27.0 horas	2.7 horas	$98	$62
Ciudad de México —Tijuana	40.1 horas	3.7 horas	$110	$72

(1) Con base en la información publicada por los operadores de autobús.
(2) Tarifas promedio semanales de los operadores de autobuses de primera clase y de lujo al mes de diciembre de 2020
(3) Representa nuestras tarifas sencillas promedio en dichas rutas al mes de marzo de 2021
Todas las tarifas convertidas a Dólares usando un tipo de cambio de Ps, $19.91 por Dólar.

Competidores en Rutas Internacionales

La intensidad de la competencia entre las aerolíneas en las rutas internacionales varía de ruta a ruta y depende de un número de factores, incluyendo entre otros, la fuerza de las aerolíneas competidoras, niveles justos, frecuencia de vuelos, confiabilidad de los servicios, reconocimiento de la marca, amenidades de los pasajeros, tales como programas de viajero frecuente, y servicio al cliente.

Al 31 de diciembre de 2020, las rutas internacionales que se originaron o terminaron en México fueron atendidas por nuestra compañía, Interjet, Volaris, VivaAerobus, Aeromar y las diversas aerolíneas extranjeras, incluyendo a United Continental Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines, Southwest, Jetblue, West Jet, Copa, Avianca, y Air Transat, entre otras según información de la AFAC.

Tendencias de la Industria de Pasajeros y Penetración en el Mercado

Consideramos que la industria de las aerolíneas comerciales mexicanas presenta atractivas oportunidades de crecimiento dada la baja penetración del transporte aéreo como medio de transporte, la población, así como la extensa red de infraestructura aérea en México. La pandemia global de COVID-19 ha afectado duramente a todo el ecosistema de la aviación. Todos actores de este sector: aerolíneas, aeropuertos, organizaciones de navegación aérea, socios, agencias de seguridad, servicios de apoyo, servicios comerciales, reguladores, y pasajeros. Sin embargo, con el tiempo, la pandemia pasará y las economías comenzarán a recuperarse. Para recuperarse y prosperar en un mundo posterior al COVID-19, se necesitará construir nuevas estrategias para cubrir la demanda de la nueva nornalidad.

Consideramos que el crecimiento de los pasajeros en México tiene fuertes oportunidades que podrían presentarse en función de la creciente clase media con un mayor ingreso disponible en los hogares, una población de aproximadamente 128 millones de los cuales aproximadamente la mitad son menores de 25 años, y el desarrollo constante de áreas turísticas urbanas que se espera creen nuevos destinos para la utilización de transporte aéreo en México.

El tráfico de pasajeros de las aerolíneas nacionales e internacionales en México aumentó de aproximadamente 37.2 millones de pasajeros en 2002 a aproximadamente 48 millones de pasajeros en 2020.[12].

Consideramos que los siguientes factores también impulsarán el crecimiento a largo plazo en el mercado aéreo mexicano:

- actividad económica y el crecimiento en ingreso disponible;
- conversión de pasajeros de autobuses a pasajeros de aerolíneas;
- geografía e infraestructura; y
- crecimiento de la población y urbanización.
- crecimiento de la clase media.

Actividad Económica e Ingreso Disponible

De conformidad con un reporte de *The Boston Consulting Group*, el análisis del crecimiento de la demanda de transporte aéreo crece en un múltiplo del crecimiento del PIB. Al contrastarse con que la compra de transporte aéreo personal se realiza con el ingreso disponible, que se correlaciona con el crecimiento del PIB.

En 2020 la economía mexicana no mostró crecimiento con respecto de 2019 mientras que el número total de pasajeros en vuelos internacionales originados o terminados en México disminuyó aproximadamente un 52.58% durante dicho periodo, para el último año el multiplicador fue de 6.33.

La siguiente tabla señala las tasas de crecimiento del PIB en México y el número total de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales con origen o destino en México para los años que se señalan, así como el múltiplo por el que el número total de pasajeros creció relacionado con el PIB. Con base en esta información, el multiplicador promedio del crecimiento del PIB fue de 3.8 de 2011 a 2020, lo que sugiere que la demanda de transporte aéreo creció aproximadamente 3 veces más que el PIB en México.

	2012	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Crecimiento del PIB mexicano	*3.64%*	*1.35%*	*2.85%*	*3.29%*	*2.63%*	*2.11%*	*2.19%*	*-0.05%*	*-8.30%*
Crecimiento de pasajeros (doméstico nacional e internacional)	*8.65%*	*8.79%*	*8.55%*	*12.48%*	*10.46%*	*10.77%*	*7.55%*	*5.17%*	*-52.58%*
Multiplicador	*2.37*	*6.49*	*3.05*	*3.8*	*3.59*	*5.08*	*3.53*	*0*	*6.33*

Fuente: INEGI y AFAC .

Geografía e Infraestructura

México tiene un área total aproximada de dos millones de kilómetros cuadrados (772,000 millas cuadradas), por lo que ocupa el lugar número 15 entre los países más grandes del mundo y el quinto país más grande en América, después de Canadá, los Estados Unidos, Brasil y Argentina. La gran geografía de México, las largas distancias entre las ciudades principales en México, la ausencia de una infraestructura ferroviaria desarrollada y la topografía montañosa son factores que hacen de México un mercado atractivo para el transporte aéreo. La reestructura de la industria de la aviación nacional observada en los últimos años ha permitido un importante crecimiento en el número de pasajeros transportados y creó un medio de transporte competitivo para un mayor segmento de población.

[12] AFAC (anteriormente DGAC))

El crecimiento en el volumen de pasajeros aéreos en la última década, especialmente en 2007, ha alentado al gobierno mexicano a desarrollar nueva capacidad aeroportuaria para acomodar la creciente demanda de transporte aéreo. El gobierno mexicano pretende otorgar al sector privado concesiones para el desarrollo y construcción de tres aeropuertos comerciales completamente nuevos en la Riviera Maya, Mar de Cortés y Ensenada.

Crecimiento de la Población y Urbanización

Con una población estimada de más de 126 millones de habitantes al 31 de diciembre de 2020, México es el segundo país más poblado en Latinoamérica, después de Brasil De acuerdo con la información publicada por el INEGI, la población de México creció un 12.2% de 112.3 millones en 2010 a 126 millones en 2010. En 2020, la población creció a una tasa del 1.2%. En 2020, aproximadamente el 41.5% de la población mexicana se encontraba entre los 30 y los 64 años, el grupo de edad de mayor demanda de servicios de transporte aéreo. Adicionalmente, aproximadamente el 42.1% de la población de México en 2020 se encontraba por debajo de los 25, reflejando el potencial de crecimiento de la industria de las aerolíneas mexicanas.

El gran número de áreas urbanas en México también representa un mercado atractivo para la industria de las aerolíneas. México cuenta con 30 centros urbanos, cada uno con una población mayor a 500,000, representando centros urbanos crecientes con el potencial de una gran demanda de tráfico de aerolíneas. Volamos a la mayoría de todos esos destinos y creemos que existe demanda para volar a muchas de estas áreas urbanas en crecimiento. La siguiente tabla muestra las ciudades en México con una población de al menos 500,000 habitantes al 31 de diciembre de 200, últimos datos publicados por el INEGI.

Ciudad	Población	Atendido por nosotros(x)	Ciudad	Población	Atendido por nosotros (x)
	(en miles)			(en miles)	
Ciudad de México			Toluca	911	
y área metropolitana aprox.	21,829	X	Saltillo	880	
Monterrey	3,883	X	Morelia	849	X
Guadalajara	2,862	X	Acapulco de Juárez	780	X
Juárez	2,022	X	Torreón	721	X
Tijuana	1,923	X	Reynosa	705	X
León	1,721	X	Durango	689	X
Puebla	1,692	X	Matamoros	665	X
Mexicali	1,050	X	Tonalá	662	
Querétaro	1,050	X	Veracruz	607	X
Culiacán	1,004	X	Tuxtla Gutiérrez	604	X
Mérida	995	X	La Paz	596	X
Aguascalientes	949	X	Irapuato	593	
Chihuahua	938	X	Celaya	521	
Hermosillo	936	X	Mazatlán	501	X
San Luis Potosí	912	X			

Fuente: INEGI

(x) Las ciudades a las que prestamos servicio al 31 de diciembre de 2020 se señalan con una "X". Las ciudades a las que prestaremos servicio después de esa fecha pueden diferir de aquéllas listadas en la tabla anterior debido a la demanda del mercado.

Adicionalmente, esperamos que el desarrollo de los centros turísticos urbanos existentes y nuevos cree nuevos destinos para el transporte aéreo en México. La demanda de vuelos en dichos mercados de desarrollo se generará en tanto la población de dichas ciudades secundarias continúe creciendo. Adicionalmente, los aeropuertos en las ciudades secundarias están menos congestionados que los aeropuertos nacionales para atraer nuevos servicios aéreos.

(ix) Estructura Corporativa

Grupo Aeroméxico es la sociedad controladora de un grupo de subsidiarias, que incluyen sociedades que prestan servicios públicos de transportación aérea de personas y bienes (incluyendo servicios de fletamento y carga) dentro y fuera de México y, en menor medida, a la prestación de servicios relacionados con las operaciones aéreas. Grupo

Aeroméxico tiene el 100% de participación en Aerovías de México y Aeroméxico Cargo. A continuación, se presenta un resumen de las principales subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2020. Para una descripción completa de las subsidiarias significativas se puede consultar la nota 6 en las notas a los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico las cuales se presentan más adelante en este reporte.

Empresa	***Participación de Grupo Aeroméxico***	***Actividad comercial***
Aerovías de México (Aeroméxico)	100%	Aerolínea enfocada a rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance. Además, es tenedora de acciones de subsidiarias.
Aeroméxico Cargo	100%	Aerolínea de carga nacional e internacional.
PLM Premier	51.14%[13]	Administrador del programa de lealtad de viajero frecuente. Es una coinversión con AIMIA.
Aerolitoral (Aeroméxico Connect)	99.99%	Aerolínea enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance.
CECAM	100%	Sociedad especializada en entrenamientos y capacitación en materia de aeronáutica, diseñada a fin de reducir costos de adiestramiento.
AM DL MRO JV (TechOps)	50%	Prestar servicios de mantenimiento, reparación y revisión mayor de aeronaves.

(x) Descripción de los Principales Activos

Grupo Aeroméxico es una sociedad tenedora cuyos únicos activos significativos son las acciones de sus subsidiarias y cierta propiedad industrial.

Inmuebles – Arrendamos nuestras oficinas principales se encuentran en Paseo de la Reforma No. 243 en la Ciudad de México en un inmueble que consta de tres niveles dentro de una torre para oficinas. Asimismo, somos dueños de un inmueble de aproximadamente 21,690 M2 adyacente al AICM, en el que se encuentra una parte de nuestras oficinas de operaciones y un hangar de AM Connect; además de un inmueble de aproximadamente 6,334 m2 adyacente al AICM, en el que se encuentran algunas oficinas administrativas conocido como el CIAAC (Centro Internacional de Adiestramiento de Aviación Civil). Adicionalmente, somos dueños de otros terrenos en Ixtapa, Zihuatanejo y Cancún, Quintana Roo, en los que se encuentran oficinas de boletos y administrativas (Ixtapa sin operación de venta desde julio 2012, y Cancún operando).

Arrendamos al operador del AICM dos espacios contiguos ubicados en el AICM. Uno es de aproximadamente 85,514 m2 y hemos construido la mayoría de nuestra plataforma de mantenimiento. De conformidad con el contrato de arrendamiento para este espacio, incluyendo sus modificaciones, la inversión será amortizada, y comenzamos a pagar una renta mensual en julio de 2015. La renta aumenta anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor, y el arrendamiento termina en junio de 2025. El segundo espacio es de 70,161 M2 y sobre él hemos construido el resto de nuestra plataforma de mantenimiento y un hangar de mantenimiento. De conformidad con el

[13] La participación de la Sociedad en PLM se modificó el 31 de diciembre de 2012 al pasar de 71.15% al 51.14% actual.

contrato de arrendamiento para este espacio, comenzamos a pagar una renta mensual en noviembre de 2012. La renta aumenta conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor y el arrendamiento termina en octubre de 2027.

Adicionalmente, arrendamos al operador del AICM un inmueble de aproximadamente 65,817 que está cercano al AICM, en donde se encuentra el edificio de CECAM y AM Formación Interna, S.A. de C.V. y algunas oficinas administrativas. La renta aumenta anualmente conforme al Índice Nacional de Precios al Consumidor y dicho arrendamiento, con vigencia hasta el 31 de mayo de 2014, ha sido prorrogado hasta el 31 de diciembre de 2021.

Asimismo, arrendamos un hangar de aproximadamente 11,961 m2 dentro del Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo y Costilla (GDL). También arrendamos un terreno contiguo de aproximadamente 44,718 m2 donde AM construyó un hangar de mantenimiento desmontable.

También arrendamos inmuebles de aproximadamente 8,700 m2 del Aeropuerto Intercontinental de Querétaro.

Arrendamos espacios en varios aeropuertos para nuestras operaciones diarias. La vigencia de estos contratos y la renta mensual varía para cada aeropuerto. Creemos que los inmuebles de los que somos propietarios y los que somos arrendatarios son adecuados para nuestras operaciones existentes y contempladas.

Aeronaves - Para una descripción de la flota de Aeroméxico y Aeroméxico Connect, ver *Sección "(1) Información General – (b)Resumen Ejecutivo – (i)Sobre la Compañía – Nuestras Fortalezas"* y *Sección "(2)La Emisora – (b)Descripción del Negocio – (i)Actividad principal – Flota"*.

(xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales

En el curso ordinario de nuestro negocio, somos parte de varias acciones legales, que consideramos incidentales para la operación de nuestro negocio. Mientras que los procedimientos legales son inherentemente inciertos, creemos que no es probable que el resultado de los procedimientos de los que actualmente somos parte, individualmente o en conjunto, tenga un efecto adverso significativo en nuestra posición financiera, resultados de operaciones y flujos de efectivo. Ver *"nota 33 – Contingencias(a)(b)"* de los estados financieros consolidados auditados de la compañía, ubicada en la Sección "(7) *Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados"*.

El 30 de junio de 2020, nosotros y algunas de nuestras filiales iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, ante la Corte de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, el cual se ha llevado a cabo mientras continuamos operando como negocio en marcha, para hacer frente al impacto del COVID-19. Para mayor información, véase la Nota 2 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 que se incluyen como anexos en este reporte anual.

Procedimientos Fiscales

Existen diversos asuntos de carácter fiscal, que han sido promovidos para su resolución ante autoridades judiciales, los cuales fueron emitidos por autoridades fiscales. En la opinión de los asesores y tomando en cuenta los diversos precedentes favorables que existen respecto a los temas controvertidos, se estima obtener resoluciones positivas que eliminen las contingencias existentes hoy.

Al 31 de diciembre de 2020 hemos creado una reserva por $143.7 millones en relación con dichos procedimientos. La reserva está basada en el estimado de nuestra administración en relación con las posibles pérdidas que pudiéramos sufrir derivado de las demandas laborales presentadas.

(xii) Acciones Representativas del Capital Social

El capital social autorizado de Grupo Aeroméxico está representado por 765,850,093 Acciones Serie "Única", especiales, nominativas sin expresión de valor nominal, como sigue:

	Acciones
Acciones en circulación	682,119,793
Acciones en tesorería	83,730,300
Total Acciones Autorizadas	765,850,093

Para mayor información, ver Sección "*(4)Administración – (c)Administradores y Accionistas – Principales Accionistas"* y los Estados Financieros que se anexan a este reporte anual.

(xiii) Dividendos y Política de Dividendos

No hemos pagado dividendos en los últimos tres ejercicios. La determinación y pago de dividendos respecto de cualquier ejercicio está sujeta a distintos factores, incluyendo las obligaciones de pago de nuestra deuda, inversiones de capital y planes de inversión, otros requerimientos de efectivo, la aprobación de los accionistas de nuestros estados financieros con base en los cuales se pagarán los dividendos, la creación y mantenimiento de reservas legales y otros factores que consideremos relevantes en su momento. No podemos garantizar que pagaremos dividendos en el futuro. Nuestro Consejo de Administración considera y propone la declaración, pago y monto de cualquier dividendo y lo aprueba el voto de la mayoría de nuestros accionistas presentes en una asamblea general de accionistas y está sujeto a las limitaciones legales que se señalan más adelante.

Conforme a la legislación aplicable, los dividendos sólo pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (i) se ha creado o mantenido la reserva legal, reservando anualmente el x% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, (ii) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (iii) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas. Todas las acciones representativas de nuestro capital social tienen el mismo grado de prelación respecto al pago de dividendos.

3) INFORMACIÓN FINANCIERA

(A) Información Financiera Seleccionada

Nuestros estados financieros consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, han sido preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera ("IASB" por sus siglas en inglés).

Grupo Aeroméxico adoptó a partir del 1 de enero de 2018 nuevos estándares de NIIF: NIIF 9 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición y NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes. La NIIF 9 comprende guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. Adicionalmente, la Compañía ha adoptado formalmente la contabilidad de coberturas en línea con lo establecido en la NIIF 9. La NIIF 15 establece un modelo de cinco pasos para determinar la naturaleza, el momento y el importe por el que se deben reconocer los ingresos. La Compañía adoptó la NIIF 15 en sus estados financieros consolidados el 1o. de enero de 2018, utilizando el método retrospectivo total.

La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera ("IFRIC" por sus siglas en inglés); incluidos en la Sección *"(7)Anexos –* (a)*Estados Financieros Consolidados Auditados*"; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, www.bmv.com.mx o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: www.aeromexico.com .

La siguiente información financiera seleccionada deriva de nuestros estados financieros consolidados. La información financiera seleccionada al y por los años terminados el 31 de diciembre de 2020, 2019 y 2018 puede ser leída junto con nuestros estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros Consolidados") preparados de conformidad con las NIIF emitidas por la IASB, incluidos como anexo en otro lugar de este Reporte.

Descripción general

Nuestros resultados operativos y condición financiera se han visto influenciados, y nuestros resultados operativos seguirán siendo influenciados, por una variedad de factores, incluyendo:

- la evolución de la pandemia derivada del COVID-19;
- el curso de nuestro proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 y las medidas adoptadas u ordenadas bajo dicho proceso;
- el tamaño y la capacidad de nuestra flota de aeronaves, la cual al 31 de diciembre de 2020 constaba de 106 aeronaves operativas incluyendo 19 Dreamliners B-787, 30 aviones B-737-800, 5 aviones B-737 MAX, 5 aviones B-737-700 y 47 aviones E-190, una reducción respecto a nuestra flota de aeronaves activa al 31 de diciembre 2019, que comprendía 125 aeronaves incluyendo 19 Dreamliners B-787, 39 aviones B-737-800, 11 aviones B-737-700, seis aviones B-737-MAX y 47 aviones E-190 y E-170;
- la suspensión de la licencia de nuestros seis aviones B-737 MAX desde marzo de 2020, ha afectado la entrega programada de nueve aviones B-737 MAX en 2020, y ha tenido un impacto negativo en nuestra habilidad para colocar capacidad en el mercado, puesto que no nos permite recibir e integrar estas aeronaves recientemente adquiridas en nuestra flota como se planeaba, por lo que esta situación nos ha requerido ampliar los plazos de los contratos de arrendamiento para algunas de nuestras aeronaves. Dichas prórrogas han requerido que operemos las aeronaves existentes más allá del punto en el que es económicamente óptimo operarlas, lo que resulta en mayores costos de mantenimiento, y también ha

afectado nuestros ingresos de pasajeros, ya que no hemos podido subir de nivel nuestra flota en ciertas rutas y obtener mayores ingresos por pasajero;

- la estructura de rutas que implementamos y el número de ASKs resultantes que ofrecemos, que ha caído 50.0% a 25,585.6 millones para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2020, de los 51,157.2 millones para el periodo correspondiente a 2019. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, los ASKs totales disminuyeron en 3.4% a 51,157.2 millones, de 52,934.4 millones en 2018, los ASKs totales se incrementaron en 8.2%, de 48,905.7 millones en 2017.
- nuestros RPKs generados, que cayeron 61.3% a 16,444.1 millones para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2020, de 42,470.5 millones para el periodo correspondiente en 2019. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, los RPKs totales cayeron 2.2% a $42,470.5 millones, de $43,437.7 millones en 2018.
- el RASK generado de los ASKs de itinerario, disminuyeron en 17.1% a 1.115 para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, de 1.344 para el periodo correspondiente de 2019. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, nuestro RASK se incrementó en 1.3% a 1.344, de $1.327 en 2018.
- el factor de ocupación en nuestras rutas, que disminuyó a 70.3% para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, de 83.0% para el periodo correspondiente de 2019. Nuestro factor de ocupación se incrementó a 83.0% en 2019 de 82.1% en 2018.
- nuestro yield, cayó en 7.4% a $1.292 para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 de los $1.396 para el periodo correspondiente de 2019. Nuestro rendimiento creció en 0.5% en 2019, de $1.388 en 2018, y también creció en 4.0% en 2018.
- la tasa de crecimiento del PIB nacional, que creció en 2.1% en 2018 que consideramos afecta la demanda de nuestros servicios, y por consiguiente, nuestros ingresos; para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2019, el crecimiento año con año del PIB de México fue nula; la economía mexicana continúa mostrando debilidad en comparación con el año anterior, al 31 de diciembre de 2020 el PIB disminuyó 8.3%.
- la competencia en los mercados por los vuelos nacionales e internacionales con orígenes o destinos en México;
- el precio del mercado internacional del combustible de aviones expresado en dólares, lo que ha tenido un efecto significativo en el costo de proporcionar nuestros servicios y el cual se correlaciona en gran medida con el precio del mercado internacional del petróleo, que ha sido bastante volátil durante el período terminado el 31 de diciembre de 2020 y los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018;
- las fluctuaciones en el tipo de cambio peso/dólar, incluyendo: (1) la depreciación del 11.8% en el tipo de cambio promedio del peso contra el dólar para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 en comparación con el mismo periodo de 2019, la apreciación del 0.1% en el tipo de cambio promedio del peso contra el dólar en 2019 comparado con 2018, lo que afecta los ingresos en pesos que recibimos de las ventas de boletos en nuestras rutas internacionales y nuestros gastos para, entre otras cosas, combustible de aviones, refacciones y suministros que se usan en nuestras operaciones de mantenimiento y nuestros costos de arrendamiento, precios que están denominados en dólares estadounidenses o vinculados al dólar, y (2) la depreciación del 5.6% del peso contra el dólar para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, la apreciación del 4.0% del peso contra el dólar para el periodo correspondiente en 2019, lo que afecta el ingreso financiero y los costos que registramos respecto a nuestros activos y pasivos monetarios, tales como nuestros créditos y préstamos, el incremento en el valor en libros de estos activos y pasivos registrados en nuestro balance general; y
- nuestro CASK excluyendo el combustible de aviones, que incrementó en 122.9% a $2.062 para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, de $0.925 para el periodo correspondiente de 2019. En 2019, nuestro CASK excluyendo combustible disminuyó en 1.4% a $0.925, de los $0.938 en 2018.

Principales factores que afectan nuestra condición financiera y resultados operativos

Tamaño y composición de la flota

Generamos nuestros ingresos primordialmente al producir RPKs, que es el número de pasajeros generadores de ingreso (pasajeros que pagan un boleto de avión) multiplicado por el número de kilómetros que vuelan estos pasajeros. El número de RPKs que obtenemos depende, entre otras cosas, del número de ASKs que ofrecemos, que representa el número de asientos disponibles en nuestros aviones multiplicado por el número de kilómetros que vuelan esos asientos. El número de ASKs que podemos ofrecer depende principalmente del número de aeronaves propias o en arrendamiento, el número de asientos en cada avión, y el número de kilómetros que cada avión tiene programados volar cada día.

Planear el tamaño de nuestra flota es una prioridad estratégica para nosotros y cada aeronave adicional que se añade a nuestra flota representa un incremento en nuestros gastos de arrendamiento de aeronave o un incremento en nuestros costos financieros y gastos por depreciación y amortización. Actualmente arrendamos el 72% de nuestra flota. Ahora nos encontramos en proceso de aumentar el número de aeronaves propias y nuestro objetivo es modificar la relación de aeronaves arrendadas vs propias a algo cercano a 1:1 para 2030, lo que esperamos podría fortalecer nuestro balance general y mejorar nuestros márgenes operativos. A medida que recibimos las nuevas aeronaves conforme a nuestros compromisos de compra existentes, podremos renovar nuestros arrendamientos existentes de nuestras aeronaves o permitir que dichos contratos venzan con base en las condiciones del mercado y nuestras previsiones para el tráfico aéreo en las rutas que atendemos o nos proponemos atender al momento en que venzan estos contratos de arrendamiento.

Al 31 de diciembre de 2020 nuestra flota operativa consistía en 106 aeronaves, incluyendo 19 aviones B-787, 35 aviones B-737-800 y B-737-700, 5 aviones B-737-MAX y 47 aviones E-190s. Al 31 de diciembre de 2019, nuestra flota operativa consistía en 125 aeronaves, incluyendo 19 aviones B-787, 50 aviones B-737-800 y B-737-700, y 56 aviones E-190s y E-170. Al 31 de diciembre de 2018, nuestra flota operativa consistía en 130 aeronaves, incluyendo 17 aviones B-787, 50 aviones B-737-800 y B-737-700, cinco aviones B-737 MAX, y 59 aviones E-190s y E-170.

En marzo de 2019 las operaciones de nuestras aeronaves B737 MAX fueron suspendidas derivado de la puesta en tierra de este tipo de aeronave a nivel mundial, después de dos eventos involucrando al B737 MAX en Indonesia y Etiopía, en octubre 2018 y marzo 2019, respectivamente. En noviembre del 2020 la agencia federal de aviación de Estados Unidos (FAA) recertifico los vuelos comerciales para el B737 MAX. Aeromexico regreso a servicio este tipo de aeronave en diciembre del 2020 garantizando la seguridad y confort para sus pasajeros con este equipo eficiente y moderno.

Debido a la suspensión de licencia de los aviones Boeing B-737-MAX que se inició en marzo de 2019, los aviones adicionales que estaban programados para su entrega en 2019 y 2020 se vieron afectados por la puesta a tierra del avión. También afectará el momento de las entregas en 2021, ya que Boeing detuvo la producción y las entregas durante los años antes mencionados y la contingencia de COVID-19 también retrasó las entregas en el equipo ya fabricado. Los tiempos estimados de Boeing para nuevas entregas están sujetos a renegociaciones con los fabricantes de motores, arrendadores y la aprobación de la corte de Estados Unidos. Al 31 de diciembre de 2020, Boeing ya ha producido siete aviones B737 Max de nuestro pedido, listos para su entrega (sujeto a las regulaciones de seguridad aérea de la FAA y AFAC que se aplican a la aeronave).

Consulte “Factores de Riesgo — Riesgos relacionados con nuestro negocio y la industria de las aerolíneas en México” (x) “—Nuestra flota consta en su totalidad de aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer,” (y) “—La suspensión de la licencia de los aviones B-737 MAX tuvo un efecto material adverso sobre nuestra estrategia, nuestro negocio, los resultados operativos y la condición financiera”.

Estructura de las rutas

Además de la capacidad de nuestra flota, el número de ASKs que podemos ofrecer depende de nuestra habilidad para diseñar una estructura de rutas que maximice el tiempo que está en uso cada avión. Luchamos por mantener

una alta tasa de utilización de aeronaves, en gran medida, al reducir los tiempos de rotación de las aeronaves en los aeropuertos y operar aviones en vuelos nocturnos.

Seleccionamos rutas que volamos para poder maximizar nuestros ingresos al monitorear continuamente (1) la densidad de cada ruta en términos del número de pasajeros que vuelan en una ruta independientemente de la aerolínea que atienda esa ruta, y (2) nuestro RASK en la ruta, que representa los ingresos que podemos generar por ASK en esa ruta. Nuestro factor de ocupación en todo el sistema, que representa el porcentaje de nuestra capacidad de aeronaves que se usa realmente, era de 70.3% para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, 83.0% en 2019, 82.1% en 2018, y nuestro yield, calculado como el ingreso total de pasajeros dividido entre RPKs, fue de $1,292 para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, $1,396 en 2019 y $1,388 en 2018.

Tomamos en consideración rendimientos factores de carga y efectos en los factores de carga del tráfico de conexión, dependiendo de las características de los mercados atendidos, para llegar a una estrategia para lograr la mejor utilización posible de nuestra flota, equilibrando la tarifa promedio cobrada contra el efecto correspondiente sobre nuestros factores de carga para maximizar el ingreso por ASK. Revisamos nuestra estructura de rutas, incluyendo las rutas voladas, los tiempos de vuelos y aeronaves asignadas a cada vuelo, con base ennual, trimestral, mensual, semanal y diaria y buscamos continuamente afinar nuestra estructura para satisfacer nuestros objetivos operativos y financieros.

Además de los efectos de la determinación de nuestra estructura de rutas sobre los ingresos de pasajeros, nuestra estructura de rutas y tasas de utilización de aeronaves afectan:

- Nuestros gastos de combustible de avión, que tienden a variar con base en el número de kilómetros que vuela cada tipo de avión de nuestra flota;
- Nuestros salarios, sueldos y beneficios, en la medida en que éstos dependan del número de horas trabajadas por nuestro personal de vuelo;
- Nuestros gastos por servicios para aeronaves, de comunicación y tráfico, que tienden a variar con base en el número de kilómetros que volamos y el tiempo que nuestras aeronaves permanecen en tierra en cada aeropuerto en el que aterrizan; y
- Nuestros gastos de mantenimiento, que también varían con base en el número de ciclos (que constan de un despegue y un aterrizaje) que realiza cada aeronave y el número de kilómetros que vuela cada una.

Debido a que los gastos operativos de volar una aeronave en una ruta específica no varían significativamente, nuestra habilidad para afinar la estructura de la ruta para optimizar las tasas de utilización de aeronaves, los factores de carga obtenidos por un vuelo individual o un grupo de vuelos y los rendimientos para maximizar los ingresos son vitales para nuestro éxito.

Tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto de México y demanda de vuelos

Todos nuestros servicios programados se encuentran en rutas que tienen origen, destino o ambos en aeropuertos localizados en México. Como resultado, nos vemos afectados de manera importante por las condiciones económicas en México. El PIB de México creció 2.1% en 2018. En 2019 el crecimiento año con año del PIB de México fue nulo; mientras que al 31 de dieicembre de 2020 el PIB de México disminuyó 8.3%. Sin embargo, de acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, se espera una mejora al crecimiento del PIB en 4.3% en 2021 y 2.5% para 2022. La demanda para vuelos de pasajeros es relativamente elástica y tiende a estar correlacionada con la tasa de crecimiento del PIB nacional. Como resultado, nuestros resultados operativos y condición financiera se han visto afectados, y seguirán siendo afectados, por la tasa de crecimiento del PIB nacional.

El crecimiento del PIB de México ha fluctuado de manera importante, y anticipamos que es probable que continúe así en el futuro cercano. Nuestra administración cree que el crecimiento económico en México debería afectar positivamente nuestros ingresos y resultados operativos futuros. No obstante, un bajo crecimiento o una

recesión en México podría reducir nuestros ingresos futuros y tener un efecto negativo en nuestros resultados operativos.

Además, estamos afectados por las condiciones económicas de los países extranjeros a los que volamos. Los ingresos por pasajero que generan nuestros vuelos con un origen o destino fuera de México representaron 55.0% de nuestro ingreso pasaje para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, 62.3% en 2019 y 60.3% en 2018. El número de pasajeros que viajan desde y hacia otros países, ya sea por negocios o por ocio, es una función del nivel de crecimiento económico en estos países y otras condiciones económicas, incluyendo las tasas de inflación prevalecientes, las tasas de interés y los niveles de ingreso personal. Además, los disturbios sociales y cambios en los regímenes gubernamentales, así como las acciones militares en el Medio Oriente, y las sanciones y otras acciones relativas a Irán, pueden llevar a efectos impredecibles en una economía global o en las economías de las regiones afectadas. Creemos que un crecimiento lento continuado o uno negativo en la economía global puede resultar en menores viajes aéreos de los pasajeros desde y hacia México, y por consiguiente una menor demanda en esas rutas.

Competencia en las rutas que volamos

La industria de pasajeros aéreos de México es altamente competitiva. Como resultado de la consolidación de esta industria durante la última parte de la última década y la suspensión de operaciones de Grupo Mexicana en agosto de 2010, competimos a nivel nacional principalmente con Interjet, Volaris y VivaAerobus en la atención del mercado nacional para los servicios de pasajeros aéreos. Nuestra participación en el mercado nacional fue de 25.3% para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, 24.3% en 2019 y 27.7% en 2018.

Nos hemos posicionado como una aerolínea de servicio completo, enfocando nuestros servicios para el viajero de negocios, pero también ofrecemos servicios a los viajeros de ocio y a los amigos y familiares que visitan, o mercado VFR. Interjet, que inició su oferta de servicios en diciembre de 2005, se ha posicionado como una aerolínea de bajo costo, que atrae principalmente al viajero de ocio. Volaris, que inició su oferta de servicios en marzo de 2006, se ha posicionado como una aerolínea de bajo costo, que atrae principalmente al viajero VFR. VivaAerobus, que inició su oferte de servicios en noviembre de 2006, se ha posicionado como aerolínea de ultra bajo costo, que atrae principalmente a los nuevos participantes en el mercado de viajes aéreos, incluyendo a consumidores de bajos ingresos que suelen viajar en autobús y viajeros VFR.

Competimos principalmente con base en la calidad y conveniencia de nuestros servicios. Nuestra estructura de rutas establece más vuelos que nuestros competidores en muchas de las rutas de más alta densidad en México, lo que permite que nuestros pasajeros tengan mayor conveniencia en la programación de sus vuelos. Además, ofrecemos a nuestros pasajeros conveniencias tales como membresía en nuestro programa “Club Premier”, acceso a nuestras salas “Club Premier” y los beneficios de nuestra membresía en SkyTeam.

Nuestro éxito en convertir nuestros ASKs de itinerario a RPKs, el factor de carga en nuestros vuelos nacionales y el rendimiento que generamos en nuestros vuelos nacionales dependen en nuestra capacidad de diferenciarnos efectivamente de nuestros competidores en el mercado nacional.

Además de nosotros, otras siete aerolíneas mexicanas y 60 aerolíneas extranjeras proporcionan servicios aéreos programados para pasajeros hacia México, lo que está muy bien calificado en términos de apertura de su mercado a la competencia internacional del transporte aéreo conforme al Informe sobre Competitividad en Viajes y Turismo de 2011 preparado por el Foro Económico Mundial. Competimos con diferentes grupos de estas aerolíneas en las rutas internacionales individuales en las que volamos. Nuestra participación en el mercado internacional para vuelos con origen o destino en México fue de 11.3% para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, 15.8% en 2019 y 17.2% en 2018. Competimos en las rutas internacionales en las que volamos principalmente con base en la calidad y conveniencia de nuestros servicios y nuestra capacidad de brindar un servicio sin problemas a múltiples destinos en México. Nuestras alianzas comerciales nos permiten ofrecer una amplia red de destinos debido a nuestros múltiples convenios de código compartido, nuestra relación con SkyTeam y nuestro Contrato de Cooperación Conjunta, o JCA, con Delta.

Pasajeros, carga y otros ingresos

Si bien derivamos nuestros ingresos primordialmente del transporte de pasajeros en nuestros aviones en nuestros vuelos programados, también obtenemos ingresos de los servicios de carga y otros servicios. Para el periodo terminado el 31 de diciembre de 2020, 80.6% de nuestros ingresos provinieron de los pasajeros (incluyendo tarifas aéreas y complementarios), 16.2% de nuestros ingresos provino del negocio de carga y el restante 3.2% de nuestros ingresos está compuesto por otros ingresos. Durante 2019, 92.2% de nuestros ingresos provinieron de los pasajeros (incluyendo tarifas aéreas y complementarios), 6.2% de nuestros ingresos provino del negocio de carga y el restante 1.6% de nuestros ingresos está compuesto por otros ingresos.

Los ingresos de pasajeros incluyen tarifas aéreas e ingresos complementarios, lo cual no implica obligaciones de cumplimiento separadas de aquellas asociadas con los servicios de transporte de vuelo, tales como exceso de equipaje y otros cargos a los pasajeros, fragmentación de boletos no usados y la reducción en los costos de compensación que se pagan a los pasajeros, así como el costo de puntos acumulados en nuestro programa de lealtad "Club Premier". Los ingresos de pasajeros se reconocen ya sea cuando se proporciona el transporte o cuando vence el boleto sin haber sido usado. Los ingresos de pasajeros se reconocen netos de cargos de aeropuerto a los pasajeros, mismos que se cobran en nombre de los aeropuertos y autoridades gubernamentales y después se les entera. El valor de nuestros boletos vendidos con antelación al viaje se registra en pasivo circulante como "pasivo de tráfico aéreo". Reconocemos los ingresos de carga cuando se proporciona el transporte.

Otros ingresos, principalmente consistentes en capacitación, manejo en tierra y otros, se reconocen en el periodo en el que se brindan los servicios.

Costos de Combustible de Aviones

Los costos del combustible de aviones representan el rubro más importante de gastos operativos, que representan 11.6% y 29.7% de nuestros gastos operativos totales para el período concluido el 31 de diciembre de 2020 y el año terminado el 31 de diciembre de 2019, respectivamente. El combustible de aviones incluye el costo del combustible y el costo de entregar dicho combustible en nuestros aviones. Adquirimos la mayor parte de nuestro combustible de aviones de ASA a precios que se fijan por referencia a lo menor del precio del "U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel" y el "U.S. West Coast Waterborne Fuel", más los costos de transporte y los descuentos con base en la calidad del combustible de avión adquirido. Estas cuotas de transporte varían de un aeropuerto a otro dependiendo del método de entrega. Como resultado de las diferencias significativas en los costos de transporte que aplican en los diferentes aeropuertos en México a los que volamos, en algunos casos, transportamos combustible para minimizar nuestros costos al cargar combustible en aeropuertos en los que los precios del combustible son más bajos. Compramos el combustible para satisfacer el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos, a precios a los que generalmente se basan en el Platt's Oilgram Price Report que aplican a la región en la cual se ubica el aeropuerto.

Nuestros gastos de combustible para los aviones son variables y fluctúan con base en los precios mundiales del petróleo y el tamaño y utilización de nuestra flota. Desde 2018 hasta 2020, el precio promedio del combustible de aviones de la Costa del Golfo, el precio de referencia que usamos para el precio del combustible de aviones, cotizado en dólares, disminuyó en 29.6%, de US$ 1.903 por galón el 1º de enero de 2018 a US$ 1.340 por galón al 31 de diciembre de 2020. En 2018, la caída del precio promedio del combustible de aviones, cotizado en dólares fue de 17.8%, bajando de US$ 1.903 por galón el 1º de enero de 2018 a US$ 1.564 por galón al 31 de diciembre de 2018. En 2019, el precio promedio del combustible de aviones, cotizado en dólares, se incrementó en 20.8%, aumentando de US$ 1.607 por galón el 1º de enero de 2019 a US$ 1.942 por galón al 31 de diciembre de 2019. Al 31 de diciembre de 2020, la caída del precio promedio del combustible de aviones en dólares fue de 30.7%, bajando de US$ 1.934 por galón el 1º de enero de 2020 a US$ 1.340 por galón al 31 de diciembre de 2020.

En los últimos años, dado nuestro principal enfoque en los pasajeros de negocios, hemos tenido éxito con frecuencia en pasar el incremento en los precios del combustible y las variaciones en tipo de cambio a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o imponer sobrecargos de combustible; aunque con frecuencia existe

una demora entre el momento en que se genera el incremento en el precio del combustible de aviones y el momento en el que entran en vigor los incrementos de precio o sobrecargos por combustible. También, nuestros incrementos en precios y sobrecargos por combustible no han sido uniformes a lo largo de nuestra estructura de rutas, ya que las presiones competitivas en algunas rutas en las que volamos generan condiciones conforme a las cuales un incremento en las tarifas podría dar como resultado la caída en los factores de carga que eliminarían las mejoras en las utilidades operativas que buscamos alcanzar. No podemos ofrecer garantía alguna de que podremos pasar los incrementos en los costos del combustible a nuestros pasajeros con sobrecargos por combustible e incrementos en tarifas en el futuro.

Recientemente hemos implementado seis iniciativas para aumentar la eficiencia de nuestro combustible, que incluyen: (1) uso reducido de unidades de potencia auxiliar, (2) usar un motor durante el rodaje, (3) cargar combustible cuando volamos a aeropuertos en los que los cargos de transporte por combustible es menos costoso hacerlo que repostar en el aeropuerto de destino, (4) reducir el uso de inversores de empuje al aterrizar, (5) optimizar las cargas de combustible adicionales y (6) reducir el uso de la potencia del avión.

Para complementar nuestros sobrecargos por uso de combustible y los incrementos en tarifas aéreas para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones en el precio en los mercados de petróleo internacionales, tenemos una política para celebrar instrumentos derivados con la intención de cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo de combustible anticipado para los siguientes 12 a 18 meses en forma periódica. En 2019 y 2020, estos instrumentos derivados consistieron principalmente en diferenciales de llamadas en Jet Fuel 54 Gulf Coast.

Costo por kilómetro de asiento disponible (CASK) excluidos los costos de combustible

Buscamos administrar nuestros gastos operativos, que no sean combustible, monitoreando su contribución a nuestro CASK excluyendo el combustible. Nuestros gastos operativos más importantes, aparte del combustible de avión son:

- Salarios, sueldos y beneficios, que representaron 15.9% y 20.3% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019 respectivamente.
- Servicios de aeronaves, comunicación y tráfico, que representaron 7.7% y 13.0% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019 respectivamente.
- El mantenimiento, que representó 6.2% y 7.0% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019 respectivamente.
- Los gastos de ventas y administrativos, que representaron 5.9% y 7.2% de nuestros gastos operativos totales para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 y 2019 respectivamente.

Salarios, sueldos y beneficios

Los sueldos, salarios y beneficios incluyen todos los gastos relacionados con el personal, incluidos los sueldos y beneficios de nuestros pilotos, sobrecargos, personal de mantenimiento y personal de tierra y gastos de capacitación para nuestro personal. Los sueldos, salarios y beneficios varían según la cantidad de empleados, nuestra política salarial y los contratos colectivos de trabajo, así como la cantidad de horas que vuelan todos los miembros de la tripulación. Este gasto operativo ha aumentado a medida que hemos empleado pilotos y sobrecargos adicionales para operar los aviones adicionales que agregamos a nuestra flota. Hemos buscado activamente reducir nuestros costos laborales a través de negociaciones con los sindicatos que representan a la mayoría de nuestros empleados. En diciembre de 2020 y enero de 2021, llegamos a un acuerdo con nuestros distintos sindicatos para modificar las condiciones de su contrato colectivo de trabajo para aumentar la productividad existente en ese momento y que nos permita proporcionar paquetes de compensación más competitivos. En nuestras negociaciones más recientes con la mayoría de los sindicatos que representan a nuestros empleados, hemos podido lograr concesiones similares con respecto a nuestra capacidad de proporcionar paquetes de compensación más competitivos a los nuevos empleados de los que brindamos a los empleados existentes, los cuales son miembros de estos sindicatos.

Servicios de aeronaves, comunicación y de tráfico

Los gastos de servicios de aeronaves, comunicación y de tráfico consisten principalmente en tarifas de aterrizaje en el aeropuerto, otros cargos aeroportuarios, incluyendo el alquiler de instalaciones de mostradores, puertas de embarque y plataformas, cargos de navegación de ruta, tarifas de meteorología y comunicación, y gastos de asistencia en tierra, incluidos los sueldos, salarios y costos de beneficios de nuestro personal de operaciones de apoyo en tierra. Las tarifas de aterrizaje del aeropuerto se negocian como parte de nuestros acuerdos con los diversos aeropuertos a los que volamos y los cargos de navegación de ruta y las tarifas de meteorología y comunicación las establecen las agencias gubernamentales que brindan estos servicios. Este gasto operativo varía con la cantidad de vuelos que ofrecemos, la duración de la estadía de los segmentos de vuelo aplicables y el tipo de aeronave, con un componente atribuido a los costos fijos relacionados con los gastos de alquiler de las instalaciones del aeropuerto.

Mantenimiento

Los gastos de mantenimiento consisten principalmente en mantenimiento y reparaciones ligeras y pesadas y la compra de refacciones y materiales. Realizamos la mayor parte del mantenimiento de línea en nuestra aeronave en nuestras instalaciones de mantenimiento en el AICM. Los gastos de mantenimiento y reparación de la línea se cargan a los gastos operativos a medida que se incurren. Realizamos el mantenimiento pesado de nuestras aeronaves en nuestras instalaciones de mantenimiento ubicadas en Querétaro, México, aparte del mantenimiento pesado en nuestros aviones B-787, que es realizada por terceros. Los mayores costos de mantenimiento para aviones propios o bajo arrendamiento financiero se contabilizan según el método de "revisión integral" según el cual reconocemos el costo estimado para futuras revisiones de mantenimiento importantes como un componente separado de la propiedad y el equipo. Este costo se deprecia durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento de mantenimiento importante, que varía según el tipo de aeronave, o la vida restante del activo o el plazo de arrendamiento restante. Los costos de las revisiones de mantenimiento importantes posteriores se capitalizan y deprecian durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento de mantenimiento importante o la vida restante del activo o el plazo de arrendamiento restante. Las reparaciones, el fuselaje y las refacciones se cargan a medida que se incurren. Los principales costos de mantenimiento de las aeronaves arrendadas se capitalizan a medida que se incurren y se deprecian durante el período más corto entre el periodo hasta el próximo evento importante de mantenimiento o el plazo restante del arrendamiento. Subcontratamos todo nuestro mantenimiento pesado de motores. Nuestros costos de mantenimiento del motor son generalmente mayores que los experimentados por otras aerolíneas como resultado de la alta altitud en la que se encuentra nuestro centro en el AICM; sin embargo, creemos que estos mayores costos de mantenimiento son generalmente similares a los experimentados por otras aerolíneas mexicanas con las que competimos, que también utilizan el AICM u otro aeropuerto a una altitud similar como el centro de operaciones para la mayoría de sus operaciones. Los gastos de mantenimiento generalmente varían según el nivel de utilización de nuestra flota.

Gastos de venta y administrativos

Los gastos de venta y administrativos consisten principalmente en costos con respecto a: (1) pagos de renta relacionados con nuestro centro de llamadas y oficinas de ventas, (2) cuotas pagadas a terceros que operan nuestro centro de llamadas, (3) pagos a Global Distribution Systems (GDS), que son sistemas de red computarizados que permiten operaciones entre proveedores de servicios de la industria de viajes utilizando inventario en tiempo real, (4) gastos de mercadotecnia, incluyendo televisión, radio, periódicos y publicidad exterior, (5) honorarios profesionales de asesores externos, (6) la adquisición o licencia de equipos y software de TI, y (7) servicios de personal de seguridad subcontratados.

Comisiones de agentes de viajes

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Los ingresos por ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, representaron el 46.2% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020. Actualmente pagamos a las agencias de viajes una comisión estándar de entre el 0.1% y el 12% dependiendo del mercado geográfico y el tipo de cabina. Celebramos contratos con ciertas agencias de

viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el 1% y el 7% con base en los volúmenes de venta de boletos. Las agencias de viaje obtienen información de viaje de la aerolínea y emiten boletos de la aerolínea a través de GDSs, que les permite hacer reservaciones en vuelos de un gran número de aerolíneas. Participamos activamente en los GDSs internacionales más importantes, incluyendo Sabre, Amadeus, Galileo, Travelport y Travelsky. Como contraprestación por el acceso a estos sistemas, pagamos una tarifa de operación para cada segmento de vuelo reservado a través de un GDS. Al 31 de diciembre de 2020, había aproximadamente 4,656 grupos de agencias de viajes (incluyendo representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas "off line") para la venta de boletos para nuestros vuelos, incluyendo agencias de boletos en línea y representantes de ventas generalmente ubicados en oficinas "off line" (GSA's).

Como parte de nuestro compromiso por simplificar nuestros canales de distribución y reducir tarifas de reservación, hemos negociado reducciones a las tarifas pagadas a los GDSs en los que participamos. Adicionalmente, frecuentemente renegociamos con los distintos agentes de viajes con los que tenemos acuerdos de bonos de incentivo para reducir los bonos de incentivos que pagamos.

Otros gastos (ingresos)

Nuestros otros gastos (ingresos) consisten en ingresos financieros, costos financieros y otros gastos (ingresos) netos.

Nuestros ingresos financieros consisten en:

- ingresos por intereses sobre depósitos bancarios y otras inversiones, que varían según los montos de nuestros depósitos bancarios y otras inversiones y las tasas de interés pagadas sobre estos saldos;
- ganancia cambiaria neta, que varía según el monto de nuestros activos monetarios y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso contra el dólar; y
- ganancias en la moneda funcional, que registramos en función de los cambios en el valor de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en nuestras cuentas en dólares estadounidenses, nuestra moneda funcional, y varían según el monto de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en dólares estadounidenses y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar.

Nuestros costos financieros consisten principalmente en:

- gastos por intereses sobre pasivos financieros medidos a costo amortizado, que varían según los montos de nuestros créditos y préstamos y las tasas de interés pagadas sobre estos saldos;
- comisiones de tarjetas de crédito, que pagamos a las compañías procesadoras de boletos pagados mediante el uso de tarjetas de crédito, y que varían según el volumen de boletos comprados con tarjetas de crédito;
- pérdidas cambiarias netas, que varía según el monto de nuestros activos monetarios y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar;
- pérdidas de la moneda funcional, que registramos en función de los cambios en el valor de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en nuestras cuentas en dólares estadounidenses, nuestra moneda funcional, y varían según el monto de nuestros activos y pasivos no monetarios registrados en dólares estadounidenses y las fluctuaciones en el tipo de cambio del peso frente al dólar.
- interés en las obligaciones de los empleados, que registramos con base en estudios actuariales y que varían según los sueldos, años de servicio y otras características de nuestra fuerza laboral; y
- costos de cobertura, que registramos en función de la marca al mercado de nuestra cartera y que varían según las fluctuaciones de los activos subyacentes.

Generamos otros ingresos y gastos principalmente como resultado de:

- ventas de activos fijos en los que registramos ganancias o pérdidas;
- la reversión de provisiones previamente registradas; y
- nuestra incurrencia en multas, recargos y otras contribuciones fiscales.

Gastos de restructura

El 20 de marzo de 2020, anunciamos que como respuesta a la crisis mundial del COVID-19 tomamos decisiones muy importantes que tienen como objetivo preservar el efectivo y las fuentes de empleo. El 30 de junio de 2020, anunciamos que junto con algunas de nuestras afiliadas iniciamos voluntariamente el proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, sin dejar de atender a nuestros clientes, con la intención de utilizar el proceso del Capítulo 11 para fortalecer nuestra posición financiera, liquidez, proteger y preservar nuestras operaciones y activos, e implementar los cambios operativos necesarios para abordar el impacto de la pandemia de COVID-19.

Las partidas especiales registradas dentro de los gastos operativos para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 consisten en lo siguiente:

	Al 31 de diciembre de 2020 (millones de pesos)
Gastos de restructura, Conceptos:	
Reestructura de empleados	$1,143
Costo de devolución anticipada de aeronaves	$2,782
Gastos de depreciación y amortización acelerada por devolución anticipada de aeronaves	$1,041
Pérdida por devolución de aeronaves	$428
Honorarios profesionales asociados a los asesores del Capítulo 11	$1,268
Crédito por cancelación de pasivos por arrendamiento	($2,838)
Total	**$3,824**

Plan de reestructura de empleados

Como resultado del COVID-19, Grupo Aeroméxico emprendió una reducción de empleados de aproximadamente 2,671 empleados desde abril de 2020, lo que representa alrededor del 17% de nuestros empleados, lograda a través de despidos, terminaciones, jubilaciones anticipadas y licencias especiales. Se registró una provisión para reducción de personal de $1,142.9 millones y se han efectuado pagos por $557 millones al cierre del año 2020. La provisión incluye los costos de indemnización estimados bajo la Ley Federal del Trabajo.

Costo de devolución anticipada de aeronaves

En respuesta a las reducciones de capacidad relacionadas con el impacto de la pandemia COVID-19, actualizamos estimaciones de costos por la devolución anticipada de nuestra flota actual durante 2021 para cumplir con las condiciones contractuales de devolución en las próximas devoluciones de arrendamiento.

Parte de los costos de devolución anticipada incluyen gastos de mantenimiento capitalizados que se acelerarían en función de las fechas anticipadas de los retornos.

Durante 2020, se registró un cargo por deterioro no monetario de $427.9 millones que refleja la amortización de los activos por derecho de uso para aeronaves y motores arrendados.

Honorarios profesionales

Debido a la reestructuración financiera bajo el Capítulo 11, nos enfretamos con gastos administrativos adicionales en relación con los honorarios a pagar a nuestros asesores externos.

Cancelación de pasivos por arrendamiento

Modificamos la mayoría de nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves en contratos PPH. Este gasto de PPH es parte del gasto de arrendamiento de aeronaves de fin de año y sustituye temporalmente los pagos de arrendamiento contractuales. La cancelación del correspondiente pasivo por arrendamiento, que representa una partida no monetaria por $2,837 millones, se reconoce como partida especial dentro del resultado operativo.

Otros cargos por deterioro

Registramos un cargo por deterioro de $13,989.6 millones en el año terminado el 31 de diciembre de 2020 relacionado con diferentes activos.

Fluctuación en los tipos de cambio entre el peso y el dólar estadounidense

Nuestros resultados operativos y condición financiera han sido y seguirán siendo afectados por la tasa de depreciación o apreciación del peso frente al dólar estadounidense porque:

- una parte sustancial de nuestros ingresos está denominada en dólares estadounidenses, que consiste principalmente en ingresos de pasajeros generados por la venta de boletos en rutas internacionales;
- nuestros costos para algunos de nuestros consumibles, principalmente combustible de aviones y refacciones y suministros utilizados en nuestras operaciones de mantenimiento, se incurren en dólares estadounidenses o están vinculados a dólares estadounidenses, y una parte de nuestros costos de personal, principalmente gastos de viaje y costos de capacitación están denominados en dólares estadounidenses;
- nuestras obligaciones conforme a nuestros contratos de arrendamiento para la mayoría de nuestras aeronaves están denominadas en dólares estadounidenses; y
- nuestras obligaciones conforme a ciertos de nuestros créditos y préstamos están denominadas en dólares estadounidenses.

La depreciación del peso frente al dólar generalmente aumenta los ingresos que registramos para nuestros vuelos internacionales al tiempo que aumenta los montos que registramos para algunos de nuestros gastos, incluidos combustible de avión, arrendamiento de aeronaves y gastos de mantenimiento. Una apreciación del peso por lo general tiene los efectos opuestos. Además, la depreciación del peso frente al dólar en general aumenta los ingresos y costos financieros que registramos en relación con nuestros activos y pasivos monetarios, tales como nuestros créditos y préstamos, y aumenta el valor en libros de estos activos y pasivos registrados en nuestro balance general, mientras que una apreciación del peso tiene el efecto contrario. Registramos los efectos del estado de resultados de estas variaciones como ganancias y pérdidas cambiarias netas. Debido a que nuestra moneda funcional es el dólar, la depreciación del peso frente al dólar estadounidense generalmente aumenta el valor en libros de nuestros activos y pasivos no monetarios originalmente adquiridos en dólares en nuestro balance general, incluyendo las aeronaves que adquirimos mediante el uso de arrendamientos financieros, mientras que una apreciación del peso tiene el efecto contrario. Registramos los efectos en el estado de resultados de estas variaciones como ganancias y pérdidas de la moneda funcional.

Efectos de la inflación mexicana

La inflación mexicana afecta nuestro desempeño financiero al aumentar algunos de nuestros gastos operativos denominados en pesos (y no vinculados al dólar estadounidense). Una vasta mayoría de nuestros empleados tiene su base en México y, como resultado, nuestros gastos por sueldos, salarios y beneficios están sujetos a presión debido a aumentos en la inflación mexicana. Del mismo modo, muchos de nuestros otros gastos, entre ellos las tarifas aeroportuarias, los servicios de aeronaves, comunicaciones y de tráfico, los servicios de pasajeros y los servicios administrativos se incurren principalmente en pesos y están sujetos a presión como resultado de aumentos en la inflación en México. Finalmente, nuestros arrendamientos de bienes inmuebles para nuestras instalaciones de mantenimiento en la Ciudad de México y Guadalajara están indexados al INPC. Nuestras tarifas en vuelos nacionales están denominadas en pesos. Generalmente monitoreamos los niveles de inflación en México y, en caso de aumentos significativos en los niveles generales de precios, intentamos aumentar las tarifas en nuestros vuelos nacionales en línea con los aumentos en el nivel general de precios. Los niveles de inflación también afectan negativamente la disposición de nuestros pasajeros a pagar un boleto de avión, ya que el aumento de la inflación reduce los salarios reales. La tasa anual de inflación, medida por la variación del INPC, fue 3.15% en 2020, 2.83% en 2019 y 4.83% en 2018, de acuerdo con información de INEGI.

Estacionalidad

Nuestro negocio está sujeto a fluctuaciones estacionales. En general, la demanda de viajes aéreos suele ser mayor durante los meses de verano y durante la temporada de vacaciones de invierno, particularmente en los mercados internacionales, porque hay más viajes de vacaciones durante estos períodos. Nuestros meses más ocupados del año son julio, agosto y diciembre, mientras que los meses menos ocupados son febrero y septiembre. Nuestros resultados operativos generalmente reflejan esta estacionalidad, pero también pueden verse afectados por muchos otros factores que no son necesariamente estacionales, tales como las condiciones económicas, el clima, los retrasos en el control del tráfico aéreo y otros factores. Además de los efectos de la estacionalidad en nuestro factor de carga, ingresos, ganancias operativas, hay efectos estacionales en nuestra participación de mercado para cualquier mes. Durante los períodos en los que hay más viajes de ocio, como las vacaciones de Navidad y Semana Santa, los pasajeros tienden a favorecer las tarifas de bajo costo que ofrecen muchos de nuestros competidores y favorecen las rutas a destinos de ocio, reduciendo los factores de carga en muchas de nuestras rutas a destinos de negocios. Aunque competimos durante estos periodos con tarifas promocionales y reasignamos aeronaves en la medida de lo posible para aumentar nuestros ASKs de itinerario en rutas de ocio, tendemos a sufrir reducciones en nuestra participación en el mercado nacional durante estos periodos. La información financiera consolidada que se incluye debe leerse en conjunto con los Estados Financieros Consolidados y sus notas respectivas que forman parte de este Reporte. Asimismo, dicho resumen debe leerse conjuntamente con todas las explicaciones proporcionadas por la administración de la Compañía en la Sección *"(3) Información Financiera– (d) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y la Situación Financiera de la Emisora"*.

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de							
	2020	**% ingresos**	**2019**	**% ingresos**	**Variación 2020 vs 2019**	**2018**	**% ingresos**	**Variación 2019 vs 2018**
	(Millones de Pesos)							
Información del Estado de Resultados:								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	$22,976.9	80.6%	$63,408.0	92.2%	-63.8%	$64,530.5	91.8%	-1.7%
Carga	$4,624.0	16.2%	$4,223.9	6.1%	9.5%	$4,701.3	6.7%	-10.2%
Otros	$921.3	3.2%	$1,134.1	1.7%	-18.8%	$1,032.2	1.5%	9.9%
	$28,522.1	100.0%	**$68,766.0**	100.0%	-58.5%	**$70,264.0**	100.0%	-2.1%
Gastos de operación:								
Fuerza de trabajo	$10,161.5	35.6%	$13,370.3	19.4%	-24.0%	$13,860.1	19.7%	-3.5%
Combustible	$7,404.6	26.0%	$19,585.2	28.5%	-62.2%	$20,235.3	28.8%	-3.2%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	$4,901.9	17.2%	$8,592.6	12.5%	-43.0%	$9,289.2	13.2%	-7.5%
Venta y administración general	$3,791.3	13.3%	$4,740.5	6.9%	-20.0%	$4,931.1	7.0%	-3.9%
Mantenimiento	$3,946.2	13.8%	$4,626.8	6.7%	-14.7%	$4,952.1	7.0%	-6.6%
Comisiones a agencias	$821.0	2.9%	$1,989.5	2.9%	-58.7%	$2,215.4	3.2%	-10.2%
Servicio a pasajeros	$725.8	2.5%	$1,825.4	2.7%	-60.2%	$1,870.2	2.7%	-2.4%
Gastos de reestructura	$3,824.2	13.4%			NA			
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	($303.7)	-1.1%	($766.7)	-1.1%	-60.4%	$28.2	0.0%	NA
Otros (ingresos) gastos, neto	$50.9	0.2%	($143.7)	-0.2%	NA	$316.1	0.4%	NA
Renta de equipo de vuelo	$1,641.0	5.8%	$230.0	0.3%	NA	$7,757.4	11.0%	-97.0%
Depreciación y amortización	$12,767.8	44.8%	$11,941.7	17.4%	NA	$4,800.2	6.8%	148.8%
Deterioro	$13,989.7	49.0%						
Total, de Gastos de Operación	**$63,722.2**	**NA**	**$65,991.6**	**96.0%**	**-3.4%**	**$70,255.5**	**100.0%**	**-6.1%**
Utilidad de operación	($35,200.1)	NA	$2,774.4	4.0%	NA	$8.6	0.0%	NA
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero	$147.7	0.5%	$217.1	0.3%	-32.0%	$508.7	0.7%	-57.3%
Costos financieros	($7,930.7)	-27.8%	($6,314.3)	-9.2%	25.6%	($3,648.0)	-5.2%	73.1%
Total, de Costos Financieros:	**($7,783.0)**	**-27.3%**	**($6,097.2)**	**-8.9%**	**27.6%**	**($3,139.3)**	**-4.5%**	**94.2%**
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	($42,983.1)	NA	($3,322.8)	-4.8%	NA	($3,130.7)	-4.5%	6.1%
Impuestos a la utilidad	($454.0)	NA	($953.8)	-1.4%	NA	($1,252.2)	-1.8%	-23.8%
Pérdida neta del año	**($42,529.1**	**NA**	**($2,368.9)**	**-3.4%**	**NA**	**($1,878.5)**	**-2.7%**	**26.1%**
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	**($62.3)**	**NA**	**($3.4)**	**0.0%**	**NA**	**($2.7)**	**0.0%**	**27.3%**

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
	(Millones de Pesos)		
Información del Estado de Posición Financiera:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido (2)	$8,201.3	$9,071.6	$9,111.1
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados	$37.6	$46.9	$52.3
Cuentas por cobrar, neto	$3,655.7	$5,949.9	$6,750.1
Inventarios	$1,359.6	$1,600.6	$1,547.68
Otros activos	$487.6	$430.6	$1,577.0
Total, activo circulante	**$13,741.8**	**$17,099.6**	**$19,038.2**
Propiedades y equipo, neto	$55,252.2	$63,866.9	$40,371.4
Pagos anticipados y depósitos	$4,654.9	$11,627.7	$11,808.8
Otros activos no circulantes	$6,734.8	$8,394.2	$5,554.5
Total, activo	**$80,383.7**	**$100,988.4**	**$76,772.9**
Vencimiento circulante de deuda financiera	$63,555.1	$15,628.9	$8,603.7
Transportación vendida no utilizada (1)	$8,492.9	$5,874.9	$6,050.5
Otros pasivos circulantes	$25,372.6	$20,176.6	$18,127.0
Total, pasivo circulante	$97,420.6	$41,680.4	$32,781.2
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante	$9,351.1	$47,791.8	$28,021.4
Otros pasivos no circulantes	$6,563.7	$5,739.5	$4,316.0
Total, pasivo	$113,335.4	$95,211.7	$65,118.6
Capital social	$3,544.6	$3,540.0	$3,533.6
Utilidades retenidas y reservas	-$36,496.3	$2,232.6	$8,117.0
Total, de capital contable	($32,951.7)	$5,772.6	$11,650.6

(1) La transportación vendida no utilizada representa el monto registrado a partir de la venta de boletos para transporte aéreo en una fecha futura. A medida en que los servicios de transporte aéreo son prestados, los pasivos por tráfico aéreo son reducidos y estos montos son registrados como ingreso.
(2) La información financiera de 2018 ha sido reformulada de acuerdo con las NIIF 9 y la NIIF 15
(3) Se está agrupando Efectivo y equivalentes de efectivo más el efectivo restringido.

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	($864.3)	$11,152.0	$2,226.0
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	($6,020.0)	($4,010.3)	($2,297.6)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento	$7,390.3	($7,880.8)	($1,586.3)
Margen de Operación (1)	(123.4%)	4.0%	0.00%
UAFIDAR (2)	($6,801.6)	$14,946.1	$12,566.2
Margen UAFIDAR (3)	(23.8%)	21.7%	17.9%

(1) El margen de operación representa el ingreso operativo dividido con los ingresos.
(2) UAFIDAR. Considera la Utilidad o pérdida antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización, Deterioro y Rentas
(3) Margen UAFIDAR" significa la razón de UAFIDAR respecto a los ingresos de operación

La siguiente tabla presenta una reconciliación de nuestra utilidad neta a UAFIDA y UAFIDAR para los periodos señalados:

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
	(en millones de Pesos)		
Pérdida neta del año	-$42,529.1	-$2,368.9	-$1,878.5
Impuestos a la utilidad	-$454.0	-$953.8	-$1,252.1
Depreciación y amortización	$12,767.8	$11,941.7	$4,800.2
Deterioro	$13,989.7	-	-
Total, de costos financieros	$7,783.0	$6,097.1	$3,139.3
UAFIDA (1)	-$8,442.6	$14,716.1	$4,808.8
Renta de equipo de vuelo	$1,641.0	$230.0	$7,757.4
UAFIDAR (2)	-$6,801.6	$14,946.1	$12,566.2

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**2018**
Información de Operación:			
Pasajeros pagados (1)	9,484	20,689	21,878
Pasajeros pagados nacionales (1)	7,220	13,113	13,812
Pasajeros pagados internacionales (1)	2,264	7,576	8,066
Total, ASKs (2)	25,586	51,157	52,934
ASKs itinerario (3)	23,317	51,156	52,928
ASKs itinerario nacionales (3)	9,621	14,322	15,072
ASKs itinerario internacionales (3)	13,696	36,834	37,856
RPKs (4)	16,444	42,470	43,438
RPKs itinerario (4)	16,394	42,470	43,435
RPKs itinerario nacionales (4)	7,056	11,603	12,479
RPKs programados internacionales (5)	9,339	30,867	30,957
Factor de Ocupación (6)	70.31%	83.0%	82.1%
Factor de Ocupación nacional (6)	73.34%	81.0%	82.8%
Factor de Ocupación internacional (6)	68.18%	83.8%	81.8%
RASK (7)	1.11	1.34	1.33
PRASK (8)	0.91	1.14	1.12
Yield	1.29	1.40	1.39
CASK (9)	2.35	1.30	1.32
CASK sin combustible	2.06	0.92	0.94
Litros de combustible consumido (millones)	842.93	1,707.6	1,761.2
Número de empleados al final del periodo	12,970	16,660	15,856
Total, de Horas Calzo (10)	262,727	547,665	579,908
Promedio diario de uso de aeronaves (11)	6.8	12.5	12.5
Promedio de salidas diarias (12)	288	571	589
Número de aeronaves el final del periodo	106	125	130

(1) El número total de pasajeros pagados (incluyendo todos los pasajeros que cambien Puntos Premier y otros premios de viaje) volados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en miles.
(2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelos, incluyendo vuelos *chárteres*, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones. Esta métrica es un indicador de la capacidad de la aerolínea.
(3) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelo programados, multiplicada por el número de kilómetros que los asientos son volados en millones.
(4) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *chárteres*, expresado en millones.
(5) Número de kilómetros volados por pasajeros pagados en todos los segmentos de vuelo programado expresando en millones.
(6) Porcentaje de asientos en aeronave efectivamente ocupados en vuelos, calculado al dividir RPKs entre ASKs.
(7) El total de ingresos (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs
(8) El total de ingresos de por pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs de itinerario

(9) El total de gastos de operación por costos relacionados con aeronaves de pasajeros (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs.
(10) El número de horas desde que la aeronave se mueve a la pista de salida en un vuelo pagado hasta que sea estacionado en la sala del aeropuerto de llegada.
(11) El número promedio de Horas Calzo operadas por día por aeronave para toda la flota de aeronaves.
(12) El número promedio de Salidas por día durante el período del 1 de enero al 31 de diciembre de cada año.

(B) Información Financiera por Línea de Negocio, Zona Geográfica y Ventas

A continuación, se presenta una tabla con los ingresos de la Compañía por área geográfica de acuerdo con las normas de información financieras aplicables durante los últimos dos ejercicios[14]:

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de							
	2020		2019			2018		
	Ingresos	(% del total de ingresos)	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2020 vs 2019	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2019 vs 2018
México	$11,910	41.8%	$25,665	37.3%	(53.6%)	$26,699	38.0%	(3.9%)
Norte, Centro y Sudamérica	$9,656	33.9%	$27,310	39.7%	(64.6%)	$28,678	40.8%	(4.8%)
Europa y Asia	$6,956	24.4%	$15,791	23.0%	(55.9%)	$14,887	21.2%	6.1%
Total	**$28,522**	**100%**	**$68,766**	**100%**	**(58.5%)**	**$70,264**	**100%**	**(2.1%)**

Los ingresos domésticos representaron 41.8% de los ingresos totales en 2020 y el 37.3% de los ingresos totales en 2019. Las operaciones internacionales, consisten en vuelos entre México y Norteamérica, Europa, Centro y Sudamérica y Asia, generando 58.2% en el 2020 en comparación con el 62.7% de los ingresos totales en 2019. Atendimos 13 destinos en Estados Unidos, 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 4 en Centroamérica y el Caribe, 3 en Europa y 1 en Asia al 31 de diciembre de 2020.

(C) Información de Créditos Relevantes

La siguiente tabla resume nuestras obligaciones y compromisos contractuales importantes al 31 de diciembre de 2020:

	Pagos Debidos por Periodo			
	Menos de 1 año	De 1-4 años	De 5 años en adelante	Total
	(en miles de Pesos)			
Créditos y Préstamos (1)	$12,914,683	$16,153,776	-	$29,068,459
Arrendamientos (2)	$8,511,521	$30,807,779	$4,518,430	$43,837,730
Compromisos para la Compra de Aeronaves (3)	$16,949,186	$21,381,647	-	$38,330,833
Total de obligaciones y compromisos contractuales	$38,375,390	$68,343,202	$4,518,430	$111,237,022

[14] De acuerdo con la Nota 9 de los Estados Financieros Auditados el ingreso doméstico se conforma de ingresos generados en México y los ingresos inrernacionales se conforman de ingresos provenientes de Norte, Centro y Sudamérica, así como Europa y Asia.

(1) Consiste en pagos futuros estimados de amortización en nuestros créditos y préstamos, calculado con base en tipos de cambio aplicables al 31 de diciembre de 2020 y asumiendo que todos las amortizaciones y pagos al vencimiento en nuestra deuda de largo plazo serán realizados en las fechas de pago programadas. Nota 21

(2) Consiste en montos determinados con base en los Arrendamientos financieros y los arrendamientos operativos. Nota 21

(3) Consiste en pagos a ser realizados para aeronaves y motores de conformidad con contratos obligatorios que señalan todos los términos significativos, incluyendo cantidades fijas o mínimas a ser compradas; provisiones de precio fija, mínima y variable; y los tiempos aproximados de la operación. Nota 33

Ver Sección "(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (xi)Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales" y ver "nota 32 – Contingencias(a) (b)" de los estados financieros consolidados auditados de la compañía para información adicional, ubicada en la Sección "(7) Anexos –(a)Estados Financieros Consolidados Auditados".

Créditos y Préstamos

Al 31 de diciembre de 2020, el total de créditos y préstamos vigentes sobre una base consolidada denominada en pesos fue de $29,068 millones de pesos, consistentes en $12,915 millones de créditos y préstamos de corto plazo, incluyendo la porción corriente de nuestros créditos y préstamos de largo plazo, (o 44.4% del total de créditos y préstamos), y $16,153 millones de créditos y préstamos de largo plazo (un 55.6% del total de créditos y préstamos).

Sobre una base consolidada, nuestros adeudos financieros denominados en Pesos al 31 de diciembre de 2020 fueron de $7,000 millones y nuestros adeudos denominados en moneda extranjera equivalentes en pesos fueron de $22,679 millones.

Al 31 de diciembre de 2020 el 46% de nuestra deuda financiera devengó intereses a tasas variables.

Certificados Bursátiles de Corto Plazo en el mercado mexicano

En junio de 2017, se concluyó exitosamente el cierre de libro de la primera y segunda emisión de Certificados Bursátiles de Corto Plazo (CEBURES) en la Bolsa Mexicana de Valores por un monto total de $1,000 millones de pesos entre ambas emisiones, bajo el amparo de un programa total autorizado de hasta $2,000 millones de pesos. Durante el 2017 y 2018 se realizaron en total dieciocho emisiones bajo el amparo de dicho programa. En marzo del 2019 se amplió el programa por un monto total de hasta $3,000 millones de pesos. Durante 2019 se realizaron doce emisiones bajo el amparo de dicho programa para renovar los vencimientos de las emisiones del 2018. Durante el año 2020 se realizaron tres emisiones bajo el programa vigente, una de estas emisiones tiene el 30% del capital garantizado. Derivado del proceso voluntario de reestructura financiera de la empresa bajo el Capítulo 11, con fechas 23 de julio 2020 y 18 de agosto 2020, se lograron dos Acuerdos de Espera para las cinco emisiones vigentes y los cuales tienen vencimiento el 23 de julio 2021 y 06 de agosto 2021 respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020, el saldo insoluto emitido es de $1,162 millones de pesos al amparo del programa total autorizado.

Los recursos obtenidos son destinados para propósitos corporativos como la sustitución de pasivos de corto plazo y requerimientos de capital de trabajo. Los CEBURES cuentan con una calificación de HR D y D/M por las agencias calificadoras HR y Verum, respectivamente.

Líneas de Crédito de corto plazo

Al 31 de diciembre de 2020, tenemos un saldo dispuesto por concepto de línea de crédito de corto plazo sin garantía con BBVA por $180 millones de pesos respectivamente. Los créditos devengan intereses mensualmente y el principal es pagado en su totalidad al vencimiento.

Créditos y Préstamos de Largo Plazo

Nuestros principales créditos de largo plazo se describen a continuación.

Línea de crédito BNDES

En febrero de 2011, se obtuvo una línea de crédito con Banco Nacional de Desenvolvimiento Económico e Social, o BNDES, conforme a la cual BNDES acordó otorgar créditos hasta por el monto total de principal de

$314.0 millones de dólares en dos partes: (1) $282.8 millones de dólares para financiar parcialmente nuestro pago anticipado de renta básica conforme a arrendamientos financieros para 10 aeronaves E190, y (2) $31.2 millones de dólares para financiar comisiones de garantía relacionadas con este crédito. Se han realizado 10 disposiciones en esta línea de crédito, cada una parcialmente financiando el precio de compra de una aeronave E190 entregada en 2011 o 2012. El crédito inicial de la línea de crédito devenga intereses pagaderos trimestralmente. El principal de cada préstamo al amparo de esta línea de crédito es pagadero en 48 plazos trimestrales con un vencimiento final a 12 años a partir de la fecha de disposición del préstamo. En mayo del 2020 se realizó una enmienda al contrato donde se acordó no pagar capital ni intereses en dos periodos de pago y capitalizar los intereses de dichos periodos. Al 31 de diciembre de 2020, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de 1,937.40 millones.

Arrendamiento Financiero de 2012

De agosto de 2012 a octubre de 2012, se celebró un arrendamiento financiero y ciertos suplementos al arrendamiento con un vehículo de objeto especial constituido por el estructurador del financiamiento para adquirir tres nuevas aeronaves B737-800. El vehículo de objeto especial arrienda las aeronaves a nuestra compañía conforme a contratos de arrendamiento que establecen pagos mensuales denominados en Pesos durante la vigencia del arrendamiento con una opción de compra para adquirir las aeronaves una vez terminado el arrendamiento (que es la fecha en que vence el crédito correspondiente) por un monto nominal. Los pagos de rentas coinciden con los pagos de principal e intereses debidos conforme a los contratos de crédito relacionados.

La obligación de la sociedad de objeto limitado de pagar principal e intereses conforme al contrato de crédito está garantizada por Ex-Im Bank, y nuestra compañía, y nuestra obligación de realizar pagos conforme al arrendamiento financiero está garantizada por Ex-Im Bank. Los créditos bajo este contrato son pagaderos en Pesos, pero en caso de un incumplimiento seguido de un pago por Ex-Im Bank conforme a su garantía, Ex-Im Bank podrá requerir que nuestras obligaciones bajo nuestra garantía sean liquidadas en Dólares. Cada uno de los créditos vence 12 años después de su otorgamiento y es pagadero trimestralmente[15]. Al 31 de diciembre de 2020, se registró una obligación de $702.4 millones de pesos en relación con los pagos restantes debidos conforme a los arrendamientos financieros de las tres aeronaves.

Conforme a cada uno de estos contratos de arrendamiento financiero, estamos sujetos a ciertos requerimientos, incluyendo (1) restricciones en gravámenes que podemos incurrir en las aeronaves; (2) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (3) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización al arrendador; (6) restricciones en los subarrendamientos de las aeronaves; (7) restricciones a fusiones y cambios de control; y (8) el dar al arrendador acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

Certificados Bursátiles en el mercado mexicano[16]

En diciembre de 2013, se constituyó un fideicomiso irrevocable con Deutsche Bank México como fiduciario, a través del cual se colocaron y vendieron exitosamente en la BMV Certificados Bursátiles Fiduciarios por $1,500 millones de pesos. Esta emisión inicial fue calificada como “AA+” (E) por HR Ratings, y fue realizada al amparo de un programa de Certificados Bursátiles Fiduciarios de hasta $5,000 millones de pesos, respaldado por los flujos de efectivo provenientes de pagos por las ventas de boletos en agencias de viajes y oficinas propias hechos con tarjetas de crédito VISA y MasterCard en México. En mayo 2014 se realizó una reapertura de la primera emisión por $1,500 millones de pesos adicionales bajo el amparo del mismo programa de CEBURES. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios (listados con la clave de pizarra AERMXCB13) tenían un vencimiento de cinco años, sin embargo, en septiembre de 2017 se llevó a cabo la Amortización Total Anticipada Voluntaria de los mismos. En septiembre de 2015 se realizó una segunda emisión de certificados por $2,000 millones de pesos adicionales, completando así los $5,000 millones de pesos del programa. Los Certificados Bursátiles

[15] El arrendamiento financiero en referencia cuenta con un instrumento financiero derivado SWAP contratado sobre la tasa TIIE (Tasa Interna Interbancaria de Equilibrio) como medida de cobertura de riesgo a un alza en las tasas de interés.

[16] Los certificados bursátiles cuentan con cobertura de tasas de interés para las dos emisiones vigentes. La tercera emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIIE en 6.79% y de la misma manera, la cuarta emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIIE en 7.72%.

Fiduciarios estaban listados con la clave de pizarra AERMXCB15 y tenían un vencimiento de cinco años a partir de la segunda emisión. En septiembre de 2017 se realizó una tercera emisión de certificados por $3,000 millones de pesos adicionales, ampliando el programa a un total de $7,000 millones de pesos y quedando con un saldo de $5,000 millones de pesos. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios están listados con clave de pizarra AERMXCB17 y tenían un vencimiento original de cinco años a partir de la tercera emisión. En junio de 2019 se realizó una cuarta emisión de certificados por $2,650 millones de pesos adicionales. Los Certificados Bursátiles Fiduciarios están listados con clave de pizarra AERMXCB19 y tenían un vencimiento original de cinco años a partir de la cuarta emisión. Los recursos obtenidos por la emisión fueron empleados para el prepago de la serie AERMXCB15, fortalecer nuestra liquidez y para el pago anticipado de deuda contratada en términos menos favorables y usos corporativos generales. En julio de 2020 se realizó una reestructura de los Certificados Bursátiles vigentes con clave de pizarra AERMXCB17 y AERMXCB19 donde se otorga un periodo de gracia para el pago de capital y se aplaza su vencimiento por 18 meses adicionales, quedando así la fecha de vencimiento en el año 2024 y 2025 respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020 se registra una obligación de $5,160 millones de pesos en relación con el portafolio de derivados sobre tasa de interés.

Bono garantizado por el US Ex-Im Bank

En marzo de 2015, se emitieron Notas garantizadas en el mercado de capitales de EUA a una tasa fija por 12 años, resultando en un Bono por un importe de US$195.8 millones con vencimiento el 14 de enero de 2027 a través de un vehículo de propósito específico. El pago del principal y los intereses sobre las Notas está garantizado por el banco estadounidense Export-Import Bank ("Ex-Im Bank"). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta al refinanciamiento de dos aeronaves Boeing 787-8 que se recibieron en diciembre de 2014 y febrero de 2015, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2020 se registra una obligación equivalente en pesos de $2,193 millones en relación con los pagos restantes de esta emisión del bono.

Financiamiento de PDP's

En marzo de 2016 se obtuvo una línea de crédito por $174.3 millones de dólares para el financiamiento de PDP's ("Pre-Delivery Payments") de tres aeronaves Boeing B737-9, dos aeronaves Boeing B787-9 y una aeronave Boeing B737-8. Las disposiciones del crédito ocurren de acuerdo a un calendario de pagos establecido por Boeing, y las fechas de vencimiento son a la entrega de cada aeronave. El crédito devenga intereses de manera trimestral. En julio de 2017 se realizó un pago anticipado de un B737-8, en diciembre de 2017 un pago de B787-9 y en enero de 2018 se realizó un pago de un B787-9. Al 31 de diciembre de 2020, el monto principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de $667.8 millones.

Créditos Garantizados y Arrendamientos Financieros de Aeronaves de 2015.

En marzo y diciembre de 2015, Aerovías de México, S.A. de C.V. celebró ciertas compraventas, créditos, prendas, hipotecas, así como la constitución de tres vehículos de propósito específico de los cuales resulta beneficiario, para adquirir tres aeronaves usadas B737-7 juntos con sus motores. Dichos vehículos comprenden fideicomisos estadounidenses que ostentan la propiedad de las aeronaves y de los cuales Aeroméxico es el beneficiario. La estructura comprende contratos de crédito para la adquisición de dichas Aeronaves garantizando dicho crédito mediante prendas sobre los derechos como beneficiario bajo los mencionados fideicomisos e hipotecas, Aeroméxico es responsable de efectuar los pagos de principal e intereses debidos conforme a los contratos de crédito mencionados. Los créditos bajo estos contratos son pagaderos en Dólares. En julio y septiembre de 2019, se refinanciaron ambos contratos de crédito quedando cada uno con un vencimiento de 4 años después de su otorgamiento y son pagaderos trimestralmente. Al 31 de diciembre de 2020, se registra una obligación equivalente en pesos de $365.8 millones.

Conforme a cada uno de estos contratos, estamos sujetos a ciertos requerimientos durante la vigencia de los mismos, incluyendo enunciativa pero no limitativamente (1) restricciones en gravámenes que podemos incurrir en las aeronaves; (2) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (3) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización; (6) restricciones en los subarrendamientos de las aeronaves; (7) restricciones a fusiones y cambios de control; y (8) el dar acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank
En septiembre de 2016, se desembolsó un crédito por $7.1 millones de dólares amortizaciones trimestrales y vencimiento en octubre 2018. En junio de 2017 se realizaron dos desembolsos adicionales por un total de $3.0 millones de dólares con vencimiento en julio de 2019 y mayo de 2020. En diciembre de 2017 se realizó un desembolso más por un total de US$2.7 millones con vencimiento en septiembre de 2020. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank ("Ex-Im Bank"). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la compra de refacciones y otros bienes y servicios relacionados con aviones elegibles de financiamiento para Ex-Im. Durante 2018 se realizaron cuatro desembolsos a la línea de crédito por US$14 millones con vencimiento en el año 2021. Al 31 de diciembre 2020, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de $95.9 millones.

Bono garantizado por el US Ex-Im Bank
En julio de 2013, se emitieron Notas garantizadas en el mercado de capitales de EUA a una tasa fija por 12 años, resultando en un Bono por un importe de $117.40 millones de dólares con vencimiento en julio de 2025 a través de un vehículo de propósito específico. El pago del principal y los intereses sobre las Notas está garantizado por el banco estadounidense Export-Import Bank ("Ex-Im Bank"). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta al refinanciamiento de tres aeronaves Boeing 737-8. Al 31 de diciembre de 2020 se registra una obligación equivalente en pesos de $1,112.4 millones en relación con los pagos restantes de esta emisión del bono.

Crédito privado sindicado respaldado con los derechos de cobro American Express.
En octubre de 2016, se constituyó un fideicomiso irrevocable con Deutsche Bank México como fiduciario, a través del cual se dispuso de un crédito sindicado por un monto de $300 millones de dólares. El crédito está respaldado por los derechos de cobro provenientes de pagos por las ventas de boletos en dólares originadas en Estados Unidos y por las ventas originadas en pesos en México de cualquier tarjeta de crédito American Express, o sus subsidiarias y afiliadas. El crédito tiene un vencimiento de cinco años a partir de la disposición de los fondos. En junio de 2018, se realizó un incremento adicional al préstamo original por $150 millones de dólares con las mismas condiciones del crédito original con vencimiento en 2023. En noviembre de 2020, se realizó una enmienda donde se otorga un periodo de gracia al pago de capital y se extiende su vencimiento por 11 meses quedando así su fecha de vencimiento en septiembre de 2024. Al 31 de diciembre de 2020, se tiene un saldo insoluto equivalente en pesos de $4,489.2 millones.

Arrendamiento financiero de 2018
Durante 2017 y 2018, la compañía continúo diversificando sus fuentes de financiamiento y obtuvo acceso a términos financieros muy competitivos. Las entregas de B787-9 que se tuvieron en estos años de la orden que tiene Aeroméxico con Boeing se financiaron con *Japanese Operating Leases with Call Option* (JOLCO).
El JOLCO es una transacción de arrendamiento que ofrecen entidades japonesas, la cual usualmente otorga un 100% de financiamiento para aviones nuevos y tiene un plazo mínimo de arrendamiento de 10 años. En un JOLCO el avión es comprado por un inversionista japonés, el cual fondea entre el 20%-30% del costo de adquisición del avión, convirtiéndose en el dueño del mismo mediante una compañía de propósito específico. Un banco internacional con capacidad de préstamo dentro de Japón financia el balance restante del precio de compra del avión (aproximadamente entre 70%-80%), quedando el avión como garantía de este préstamo. El JOLCO contempla una opción de compra, la cual se espera, por parte del arrendador y el arrendatario, que se ejerza en todos los casos. Al 31 de diciembre de 2020, el monto principal total insoluto equivalente en pesos es de $12,038.7 millones en relación con los créditos de cinco aeronaves.

Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank
En junio de 2019, se desembolsó un crédito por $188.27 millones de pesos con amortizaciones trimestrales y vencimiento en septiembre 2021. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank ("Ex-Im Bank"). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM56. Al 31 de diciembre 2020, el monto de principal total insoluto del crédito es de $113 millones de pesos.

Financiamiento de Simulador
En noviembre 2019, se desembolsó un crédito por $10.4 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en noviembre 2029. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron para la compra de un

simulador Boeing 737 MAX. Al 31 de diciembre 2020, el monto del principal total insoluto del crédito equivalente en pesos es de $198.8 millones.

Crédito garantizado por la ECA Alemana HERMES

En diciembre de 2019, se obtuvo una línea de crédito por $27.9 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en junio 2024. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por la ECA alemana Euler Hermes AG. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CF34-10E6. Durante el segundo semestre de 2019 se realizaron dos disposiciones por el monto total de la línea de crédito. Al 31 de diciembre 2020, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de $508.30 millones.

Crédito de mediano plazo garantizado por el US Ex-Im Bank

En diciembre de 2019, se desembolsó un crédito por $469.8 millones de pesos con amortizaciones trimestrales y vencimiento en agosto 2022. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank ("Ex-Im Bank"). Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM56. Al 31 de diciembre 2020, el monto de principal total insoluto del crédito es de $384.4 millones de pesos.

Notas Senior emitidas por Aeroméxico

En febrero de 2020, Aeroméxico emitió Notas Senior en los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley de Valores de 1933 de Estados Unidos de América y fuera de dicho país bajo la Regulación S de la Ley de Valores, a una tasa fija de 7%, por un importe de $400 millones de dólares y con vencimiento en febrero de 2025. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico y cotizan en la Bolsa de Valores de la República de Singapur ("SGX"). Se destinaron los recursos obtenidos al pago de deuda de corto plazo, gastos de capital relacionados con financiamiento, mantenimiento y operación de flota y propósitos corporativos generales. Al 31 de diciembre 2020, se registra una obligación equivalente en pesos de $7,963.5 millones en relación con los pagos restantes de las Notas Senior.

Financiamiento de PDP's

En mayo de 2020 se obtuvo una línea de crédito por un total de hasta $99,6 millones de dólares. El financiamiento de PDP's ("Pre-Delivery Payments") incluye la posibilidad de financiar una aeronave Boeing B787-9 y dos aeronaves Boeing B737-8 Max. En junio de 2020 se realizó la primera disposición de $61,9 millones de dólares con respecto a la aeronave B787-9. El crédito devenga intereses de manera mensual y su principal es pagadero en la fecha de entrega de la aeronave calendarizada para mayo del 2021. Al 31 de diciembre de 2020, el monto principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de $1,232 millones.

Línea de Crédito revolvente

En octubre de 2020, se obtuvo una línea de crédito revolvente por un total de US$63.8 millones con vencimiento en abril del 2023. El crédito está respaldado por los flujos recibidos mediante el fideicomiso 787. En diciembre del 2020 se realizó el primer desembolso por $6.1 millones de dólares con pago de intereses mensuales. Al 31 de diciembre de 2020, se tiene un saldo insoluto equivalente en pesos de $121.9 millones.

Crédito Preferencial Garantizado DIP

En agosto 2020 Aeroméxico obtuvo un compromiso para un Financiamiento Preferencial Garantizado (DIP Financing – Debtor in Posession por sus siglas en inglés) por un monto total de $1,000 millones de dólares, que consiste en (i) un Tramo 1 preferencial y garantizado, de US$200 millones, pagaderos al vencimiento en diciembre 2021; y (ii) un Tramo 2 preferencial y garantizado de hasta US$800 millones que contemplan la posibilidad de ser pagaderos al vencimiento o ser convertidos en acciones. En septiembre de 2020 se realizó el primer desembolso del Tramo 1 por $100 millones de dólares que devenga intereses mensualmente. En noviembre de 2020 se realizó la segunda disposición del crédito por $275 millones de dólares, $100 millones correspondientes al primer tramo y los otros $175 millones al segundo tramo, que devenga intereses mensuales con opción a ser capitalizados durante la vigencia del crédito. Al 31 de diciembre de 2020, se tiene un saldo equivalente en pesos de $7,513.8 millones.

Utilizaremos los fondos de este financiamiento solo con el propósito de (i) cierto capital de trabajo y fines corporativos generales de las Partes del Préstamo; (ii) ciertos trabajos de capital y propósitos corporativos generales de las empresas no- filiales y subsidiarias de las partes deudoras; (iii) costos de reestructuración y honorarios profesionales de la Partes de Préstamo relacionadas con los Casos del Capítulo 11; (iv) interés, primas, honorarios y gastos pagaderos en virtud del presente a los prestamistas DIP y los Agentes según lo dispuesto en los Documentos de Préstamo DIP y la Órdenes DIP; (v) garantía en efectivo de cartas de pre-petición de crédito, (vi) pagos de protección adecuados, si los hubiere, aprobados por el Corte de bancarrota; (vii) otros puntos acordados por las partes en el Documentos de préstamo DIP; y (viii) según lo aprobado por la Corte de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York en las Órdenes DIP u otra orden.

Arrendamientos Operativos de Aeronaves

Arrendamos 95 aeronaves de nuestra flota, a través de contratos de arrendamiento operativos a largo plazo al 31 de diciembre de 2019. Nuestros contratos de arrendamiento operativos de aeronaves generalmente tienen un vencimiento que puede ir desde los 2 hasta los 12 años. Algunos de estos arrendamientos requieren que realicemos pagos mensuales por el uso de la aeronave y todos requieren que paguemos los seguros, impuestos y el mantenimiento de la aeronave. Negociamos estos contratos caso por caso con respecto a las condiciones de entrega y devolución de la aeronave y creamos reservas contra nuestros costos esperados para el mantenimiento necesario y otros trabajos para cumplir con estas obligaciones de devolución.

Nuestras obligaciones conforme a los arrendamientos operativos de nuestras aeronaves están garantizadas generalmente con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo que pueden ser devueltos una vez devueltas las aeronaves. Conforme a estos contratos, estamos sujetos a varias obligaciones, que pueden incluir: (1) el pago de reservas mensuales de mantenimiento que, a su vez, son puestas a nuestra disposición por los arrendadores para reembolsar algunos de nuestros gastos de mantenimiento; (2) restricciones en los gravámenes que podemos constituir sobre las aeronaves; (3) el mantenimiento del registro, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación correspondiente y la realización de todos los pagos relacionados; (4) el dar servicio a las aeronaves conforme a los programas de mantenimiento aplicables; (4) el mantenimiento de seguros sobre el equipo en los montos y con las coberturas que se señalan en cada contrato; (5) la entrega de cierta información financiera y de utilización al arrendador; (6) restricciones en el subarrendamiento de las aeronaves; (7) restricciones para llevar a cabo fusiones y cambios de control; y (8) el dar al arrendador acceso para inspeccionar las aeronaves arrendadas.

(D) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora

El siguiente análisis de nuestra situación financiera y resultados de operaciones debe ser leído junto con nuestros estados financieros auditados consolidados al 31 de diciembre 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas y con nuestros estados financieros auditados consolidados al 31 de diciembre 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas. Nuestros estados financieros consolidados anuales y las notas a los mismos por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019 por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera ("IASB" por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas, promulgadas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (IFRIC por sus siglas en inglés) vigentes al 31 de diciembre de 2020; incluidos en la Sección *"(7) Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados*"; y se pueden consultar a través de la página de Internet de la *BMV*, www.bmv.com.mx o en la página de Internet de Grupo Aeroméxico en la sección de Relación con Inversionistas: www.aeromexico.com . Nuestros resultados reales pueden diferir significativamente de los discutidos en las declaraciones en tiempo futuro como resultado de varios factores, incluyendo los establecidos en la Sección *"(1) Información General – (c) Factores de Riesgo".*

Impacto del COVID-19 en nuestro negocio

En marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID-19 como una pandemia que afecta a múltiples regiones del mundo. El impacto de esta pandemia ha sido y probablemente seguirá siendo extenso

en muchos aspectos de la sociedad, lo que ha provocado y probablemente seguirá provocando trastornos importantes en la economía global, así como en las empresas de todo el mundo. En un esfuerzo por detener la propagación del COVID-19, múltiples gobiernos en todo el mundo impusieron restricciones importantes a los viajes, las personas redujeron voluntariamente los viajes aéreos y de otro tipo en un intento de evitar el brote y muchas empresas anunciaron cierres e impusieron restricciones de viaje. Existe una incertidumbre continua sobre la duración del impacto negativo del COVID-19 y la duración y el alcance de las restricciones de viaje y los cierres de negocios impuestos por los gobiernos de los países afectados y asumidos voluntariamente por empresas privadas.

En respuesta a COVID-19, comenzamos a administrar agresivamente los costos negociar con nuestros principales proveedores, incluyendo los arrendadores de su flota y grupos aeroportuarios. Aunque tomamos medidas agresivas para eliminar los costos, enfrentamos importantes gastos continuos y experimentamos una disminución sin precedentes en el número de pasajeros, lo que provocó el deterioro de nuestros ingresos. El alcance total del impacto continuo del COVID-19 en nuestro desempeño operativo y financiero a largo plazo dependerá sobre elementos futuros, incluyendo aquellos que se encuentran fuera de nuestro control.

Proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América (Capítulo 11)

El 30 de junio de 2020, nosotros y algunas de nuestras filiales iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América (Capítulo 11), ante la Corte de Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, el cual se ha llevado a cabo mientras continuamos operando como negocio en marcha, para reestructurar nuestra posición financiera y liquidez, proteger y preservar nuestras operaciones y activos, e implementar los ajustes operativos necesarios para hacer frente al impacto del COVID-19.

En agosto de 2020 anunciamos que la Corte de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York autorizó el compromiso para un Financiamiento Preferencial garantizado por un monto principal total de US$1,000 millones (DIP Financing) y el cual dispusimos en diversos tramos. Como lo habíamos anticipado, en el evento de que los acreedores bajo el DIP Financing ejerzan su opción de convertir en acciones ciertos importes bajo el DIP Financing, después del correspondiente aumento de capital, los actuales accionistas se diluirán casi por completo, de modo que su participación accionaria restante probablemente sea mínima (si la hubiera), en el entendido de que los accionistas (distintos de los que han acordado no ejercer derechos de preferencia conforme a ciertos convenios) podrán ejercer sus derechos de preferencia sujeto a varias condiciones aún por determinarse.Para mayor información, véase la Nota 2 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 que se incluyen en este reporte anual.

(E) Resultados de Operación 2020 en comparación con 2019

Año Terminado el 31 de diciembre de 2020 en Comparación con el Año Terminado el 31 de diciembre de 2019.

La siguiente tabla señala un resumen de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	2020	2019	Variación	Variación
	(en millones de Pesos)			
Ingresos de operación……	$28,522.1	$68,766.0	($40,243.9)	(58.5%)
Gastos operativos……...……	($63,722.2)	($65,991.6)	$2,269.4	(3.4%)
Utilidad de operación……	($35,200.1)	$2,774.4	($37,974.5)	N.A [17]
Total costos financieros ……	($7,783.0)	($6,097.1)	($1,685.9)	27.7%
Pérdida antes del impuesto a la utilidad …	($42,983.1)	($3,222.7)	($39,760.4)	NA
Impuestos a la utilidad ……..	($454.0)	($953.8)	$499.8	(52.4%)

[17] NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

Pérdida neta del año ……..	($42,529.1)	($2,368.9)	($40,160.2)	NA

Ingresos de operación

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros ingresos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019.

	Al 31 de diciembre de			
	2020	**2019**	**Variación**	**Variación**
	(en millones de Pesos)			
Pasajeros tarifa……	$22,976.9	$63,408.0	($40,431.1)	(63.8%)
Carga……..	$4,624.0	$4,223.9	$400.1	9.5%
Otros…… …….	$921.3	$1,134.1	($212.8)	(18.8%)
Total de ingresos…….	$28,522.1	$68,766.0	($40,243.9)	(58.5%)

El ingreso total para el período terminado el 31 diciembre de 2020 se ubicó en $28,522 millones de pesos, una disminución de 58.5% o $40,244 millones de pesos con repecto del mismo período de 2019. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Ingresos pasaje por Tarifa:* Los ingresos pasaje por tarifa incluyendo ingresos complementarios, los cuales representan servicios adicionales relacionados al servicio de transporte aéreo; disminuyeron en 63.8% o $40,431 millones de pesos a $22,976.9 millones de pesos al cierre de 2020 de $63,408.0 millones de pesos al cierre de 2019. Esta disminución principalmente como resultado de la reducción en el tráfico ocasionada por la pandemia de COVID-19. Consulte la Sección *"(1) Información General – (c) Factores de Riesgo"*.
- *Carga:* Los ingresos de carga incrementaron en 9.5% o $400 millones de pesos a $4,624 millones de pesos al cierre de 2020 de $4,224 millones de pesos al cierre de 2019, a pesar de la disminución en capacidad, lo anterior debido a la nueva modalidad de comercialización adoptada por AM Cargo.
- *Otros Ingresos:* Otros ingresos no relacionados con ingresos pasaje por tarifa disminuyeron en 18.8% o $213 millones de pesos a $921 millones de pesos al cierre de 2020 de $1,134 millones de pesos al cierre de 2019. Esta disminución principalmente como resultado de la reducción en el tráfico ocasionada por la pandemia de COVID-19.

Gastos Operativos

Los gastos totales ascedieron a $63,722 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre 2020, una disminución del 6.1% o $2,269 millones de pesos con repecto del mismo período de 2019. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

	Al 31 de diciembre de				
	2020	**% gastos operación**	**2019**	**% gastos operación**	**Variación**
	(en millones de Pesos)				
Fuerza de trabajo ……	$10,161.5	15.9%	$13,370.3	20.3%	(24.0%)
Combustible……	$7,404.6	11.6%	$19,585.2	29.7%	(62.2%)
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones……	$4,901.9	7.7%	$8,592.6	13.0%	(43.0%)
Venta y administración general …….	$3,791.3	5.9%	$4,740.5	7.2%	(20.0%)
Mantenimiento……	$3,946.2	6.2%	$4,626.8	7.0%	(14.7%)
Comisiones a agencias……	$821.0	1.3%	$1,989.5	3.0%	(58.7%)
Servicios de pasajeros……..	$725.8	1.1%	$1,825.4	2.8%	(60.2%)

Gastos de reestructura ……	$3,824.2	6.0%	-	-	NA[18]
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas	($303.7)	-0.5%	($766.7)	-1.2%	60.4%
Otros gastos (ingresos), neto ……	$50.9	0.1%	($143.7)	-0.2%	NA[19]
Renta de equipo de vuelo ……	$1,641.0	2.6%	$230.0	0.4%	NA[20]
Depreciación y amortización……	$12,767.8	20.0%	$11,941.7	18.1%	6.9%
Deterioro ……..	$13,989.7	22.0%	-	-	N.A.[21]
Total, de gastos de operación……	$63,722.2	100.00%	$65,991.6	100.00%	(6.1%)
Combustible……	$7,404.6	11.6%	$19,585.2	29.7%	(62.2%)
Total, de gastos de operación excluyendo combustible	$56,317.6	88.4%	$46,406.4	70.3%	21.4%

- *Fuerza de trabajo:* Los gastos por fuerza de trabajo disminuyeron 24.0% o $3,209 millones de pesos de $13,370 al cierre de 2019 a $10,162 al cierre de 2020, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en 54% al cierre de 2020.

- *Combustible:* Los gastos de combustible disminuyeron en 62.2% o $12,181 millones de pesos de $19,585 millones de pesos al cierre de 2019 a $7,404 millones de pesos al cierre de 2020. Lo anterior, como consecuencia de la disminución de los precios del combustible y la reducción de capacidad.

- *Servicios de tráfico, escala y comunicaciones:* Los gastos de servicios de tráfico, escala y comunicaciones disminuyeron 43.0% o $3,691 millones de pesos de $8,593 millones de pesos al cierre de 2019 a $4,902 millones de pesos al cierre de 2020, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período ocasionada por la pandemia de COVID-19.

- *Venta y administración general:* Los gastos de Venta y administración general disminuyeron 20.0% o $949 millones de pesos de $4,741 millones de pesos en 2019 a $3,791 millones de pesos en 2020, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período ocasionada por la pandemia de COVID-19, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

- *Mantenimiento:* Los costos de mantenimiento disminuyeron 14.7% o $681 millones de pesos de $4,627 al cierre de 2019 a $3,946 millones de pesos al cierre de 2020, reflejando principalmente la reducción de capacidad en el período ocasionada por la pandemia de COVID-19, la estacionalidad del programa de mantenimiento y la depreciación del peso de 5.6% para el año terminado el 31 de diciembre de 2020.

- *Comisiones a agencias:* Los gastos de comisiones a agencias de viajes disminuyeron en 58.7% o $1,169 millones de pesos de $1,990 millones de pesos al cierre de 2019 a $821 millones de pesos al cierre de 2020, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período ocasionada por la pandemia de COVID-19, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

- *Servicios de pasajeros:* Los gastos de servicios a pasajeros disminuyeron en 60.2% o $1,099 millones de pesos de $1,825 millones de pesos al cierre de 2019 a $726 millones de pesos al cierre de 2020, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período ocasionada por la pandemia de COVID-19, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

18 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
19 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
20 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
21 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

- *Gastos de reestructura*: gastos registrados ante la incertidumbre generada por los efectos del COVID-19. Los gastos de reestructura sumaron $3,824 millones, los cuales incluyeron los costos relacionados a los ajustes de personal por la aplicación del plan de reestructura de la Compañía, el costo estimado asociado a la devolución anticipada de aviones, honorarios pagados a asesores y la cancelación del pasivo de arrendamiento de algunas aeronaves, entre otros.

- *Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas:* La participación en negocios conjuntos y asociados se ubicó en $303.7 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre de 2020, un incremento respecto al 2019 principalmente como resultado de un mayor involucramiento de los clientes de Club Premier en el programa de lealtad, lo que eleva la redención de puntos y, por tanto, incrementa la lealtad a la aerolínea.

- *Renta de Equipo de Vuelo, Depreciación & Amortización y Deterioro:* Los gastos relacionados con Depreciación, Amortización y Rentas aumentaron en 133.3% o $16,227 millones de pesos de $12,172 millones de pesos al cierre de 2019 a $14,409 millones de pesos al cierre de 2020, lo anterior, principalmente, por los efectos no recurrentes asociados a la aceleración de depreciación y amortización de equipo de vuelo así como un efecto de $13,990 millones de pesos por deterioro en el valor de ciertos activos.

UAFIDAR

La UAFIDAR fue negativa en $6,802 millones de pesos al cierre de 2020, una disminución de $21,748 millones de pesos comparada con el mismo período de 2019. Esto representó un margen negativo UAFIDAR de 23.9%, una disminución de 45.6 p.p. con respecto de 2019. Esta disminución principalmente como resultado de la reducción en el tráfico ocasionada por la pandemia de COVID-19.

Utilidad de Operación

La Pérdida de Operación totalizó $35,200 millones de pesos para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, una disminución de $37,974 millones de pesos con respecto del cierre de 2019.

Ingresos y Costos Financieros

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros otros ingresos (costos) financieros, netos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019.

	Al 31 de diciembre de		
	2020	**2019**	**Variación**
	(en millones de Pesos, excepto porcentajes)		
Ingresos financieros……	$147.7	$217.2	(32.0%)
Costos financieros……..	($7,930.7)	($6,314.3)	25.6%
Costo financiero, neto……	($7,783.0)	($6,097.1)	27.7%

Costo Financiero Neto

El costo financiero neto total para el período terminado el 31 de diciembre de 2020 se ubicó en $7,783 millones un incremento del 25.6% en comparación al mismo período de 2019, principalmente debido a la cancelación de cartas de crédito, comisiones por DIP Financing y pérdidas cambiarias netas.

Impuestos a la Utilidad

La tasa del impuesto a la utilidad utilizando la tasa aplicable fue del 30% para 2020 y 2019. El impuesto a la utilidad fue un ingreso de $454 millones durante el 2020 comparado con un ingreso de $954 millones en 2019, principalmente por la cancelación de pérdidas fiscales por amortizar, al considerar que dichas pérdidas fiscales no podrán ser recuperadas en el futuro. Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (1%) en 2020 y de (29%) en 2019. Para una revisión de cambios fiscales en la legislación tributaria en México ver "(2) La Emisora (b) Descripción del negocio (v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria". La siguiente tabla señala una reconciliación de la tasa del impuesto a la utilidad corporativo a nuestra tasa fiscal efectiva para cada uno de los periodos presentados.

	Al 31 de diciembre de	
	2020	**2019**
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo	(30%)	(30%)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos		(7%)
Efectos fiscales de gastos no deducibles	1%	15%
Efectos fiscales de ajustes de inflación		(1%)
Tasa de impuestos diferidos previamente reconocidos	27%	
Otros	1%	(6%)
Tasa efectiva	**(1%)**	**(29%)**

Nuestra tasa efectiva fue del (1%) en 2020 y (29%) en 2019, principalmente como resultado de "otros efectos fiscales", entre los más importantes el efecto de la cancelación de pérdidas fiscales por amortizar, al considerar que dichas pérdidas fiscales no podrán ser recuperadas en el futuro y la conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios., así como de los efectos por gastos no deducibles.

(F) Resultados de Operación 2019 en comparación con 2018

Año terminado el 31 de diciembre de 2019 en comparación con el Año Terminado el 31 de diciembre de 2018.

La siguiente tabla señala un resumen de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	2019	**2018**	**Variación**	**Variación**
		(en millones de Pesos)		
Ingresos……	$68,766.0	$70,264.0	($1,498.0)	(2.1%)
Gastos operativos……	($65,991.6)	($70,255.5)	($4,263.9)	(6.1%)
Ingresos de operación……	$2,774.4	$8.6	$2,765.8	N.A [22]
Costo Financiero neto……	($6,097.1)	($3,139.3)	$2,957.8	94.2%
Utilidad antes del impuesto a la utilidad……	($3,222.7)	($3,130.7)	$92.0	2.9%
Impuestos a la utilidad ……	($953.8)	($1,252.2)	$298.4	(23.8%)
Utilidad neta del año……	($2,368.9)	($1,878.5)	$490.4	26.1%

[22] NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

Ingresos

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros ingresos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2019	**2018**	**Variación**	**Variación**
	(en millones de Pesos)			
Pasajeros……	$63,408.0	$64,530.5	($1,122.5)	(1.7%)
Carga……	$4,223.9	$4,701.3	($477.4)	(10.2%)
Otros……	$1,134.1	$1,032.2	$101.9	9.9%
Ingresos Totales……	$68,766.0	$70,264.0	($1,498.0)	(2.1%)

El ingreso total para el período terminado el 31 diciembre de 2019 se ubicó en $68,766 millones de pesos, una disminución de 2.1% o $1,498 millones de pesos con repecto del mismo período de 2018. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Ingresos pasaje por Tarifa:* Los ingresos pasaje por tarifa incluyendo ingresos complementarios, los cuales representan servicios adicionales relacionados al servicio de transporte aéreo; disminuyeron en 1.7% o $1,122.5 millones de pesos a $63,408.0 millones de pesos al cierre de 2019 de $64,530.5 millones de pesos al cierre de 2018. Esta disminución principalmente como resultado de la disminución de capacidad derivada de la suspensión temporal de operaciones de las aeronaves Boeing 737 MAX y la apreciación del tipo de cambio. Consulte la Sección *"(1) Información General – (c) Factores de Riesgo".*
- *Carga:* Los ingresos de carga disminuyeron en 10.2% o $477. 4 millones de pesos a $4,223.9 millones de pesos al cierre de 2019 de $4,701.3 millones de pesos al cierre de 2018, principalmente como resultado de la debilidad de ciertos mercados de largo alcance; particularmente Asia.
- *Otros Ingresos:* Otros ingresos no relacionados con ingresos pasaje por tarifa se incrementaron en 9.9% o $101.9 millones de pesos a $1,134.1 millones de pesos al cierre de 2019 de $1,032.2 millones de pesos al cierre de 2018.

Gastos Operativos

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros gastos operativos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

	Al 31 de diciembre de				
	2019	**% gastos operación**	**2018**	**% gastos operación**	**Variación**
	(en millones de Pesos)				
Fuerza de trabajo ……	$13,370.3	20.3%	$13,860.1	19.7%	(3.5) %
Combustible……	$19,585.2	29.7%	$20,235.3	28.8%	(3.2) %
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones……	$8,592.6	13.0%	$9,289.2	13.2%	(7.5) %
Venta y administración general ……	$4,740.5	7.2%	$4,931.1	7.0%	(3.9) %
Mantenimiento……	$4,626.8	7.0%	$4,952.1	7.1%	(6.6) %
Comisiones a agencias……	$1,989.5	3.0%	$2,215.4	3.2%	(10.2) %
Servicios de pasajeros……	$1,825.4	2.8%	$1,870.2	2.7%	(2.4) %
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas	($766.7)	-1.2%	$28.2	0.0%	NA[23]

23 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

Otros gastos (ingresos), neto ……	($143.7)	-0.2%	$316.1	0.5%	N.A[24].
Renta de equipo de vuelo ……	$230.0	0.4%	$7,757.4	11.0%	(97.0) %
Depreciación y amortización……	$11,941.7	18.1%	$4,800.2	6.8%	N.A.[25]
Total, de gastos de operación……	$65,991.6	100.00%	$70,255.5	100.00%	(6.1) %
Combustible……	$19,585.2	29.7%	$20,235.3	28.8%	(3.2) %
Total, de gastos de operación excluyendo combustible	$46,406.4	70.3%	$50,020.1	71.20%	(7.2) %

Los gastos totales ascedieron a $65,991.6 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre 2019, una disminución del 6.1% o $4,263.8 millones de pesos con repecto del mismo período de 2018. Esta variación se debió principalmente a los siguientes factores:

- *Fuerza de trabajo:* Los gastos por fuerza de trabajo disminuyeron 3.5% o $489.8 millones de pesos de $13,860.1 al cierre de 2018 a $13,370.3 al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en 3.4% al cierre de 2019.

- *Combustible:* Los gastos de combustible disminuyeron en 3.2% o $650.1 millones de pesos de $20,235.3 millones de pesos al cierre de 2018 a $19,585.2 millones de pesos al cierre de 2019. Lo anterior, como consecuencia de la disminución de los precios del combustible en pesos de 4.6% año contra año y la reducción de capacidad.

- *Servicios de tráfico, escala y comunicaciones:* Los gastos de servicios de tráfico, escala y comunicaciones disminuyeron 7.5% o $696.6 millones de pesos de $9,289.2 millones de pesos al cierre de 2018 a $8,592.6 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad en el período, derivada de la suspensión temporal de operaciones de los equipos Boeing 737 MAX (6 equipos en suspensión de operaciones desde marzo de 2019).

- *Venta y administración general:* Los gastos de Venta y administración general disminuyeron 3.9% o $190.6 millones de pesos de $4,931.1 millones de pesos en 2018 a $4,740.5 millones de pesos en 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

- *Mantenimiento:* Los costos de mantenimiento disminuyeron 6.6% o $325.3 millones de pesos de $4,952.1 al cierre de 2018 a $4,626.8 millones de pesos al cierre de 2019, reflejando principalmente la estacionalidad del programa de mantenimiento y la depreciación del peso de 0.2% para el año terminado el 31 de diciembre de 2019.

- *Comisiones a agencias:* Los gastos de comisiones a agencias de viajes disminuyeron en 10.2% o $225.9 millones de pesos de $2,215.4 millones de pesos al cierre de 2018 a $1,989.5 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

- *Servicios de pasajeros:* Los gastos de servicios a pasajeros disminuyeron en 2.4% o $44.8 millones de pesos de $1,870.2 millones de pesos al cierre de 2018 a $1,825.4 millones de pesos al cierre de 2019, principalmente como resultado de la reducción de capacidad por la suspensión temporal de operaciones de los Boeing 737 MAX, así como cambios en los canales de distribución, con una mayor proporción

24 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
25 NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

de nuestros clientes reservando sus billetes a través de nuestro ecosistema digital (página web, app, kioskos).

- *Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociadas:* La participación en negocios conjuntos y asociados se ubicó en $766.7 millones de pesos para el período terminado el 31 de diciembre de 2019, un incremento con respecto del 2018 principalmente como resultado del ajuste contable no recurrente sin impacto en el flujo de efectivo, derivado de la disminución en el "breakage" del programa Club Premier en 2018. Lo anterior, como resultado de un mayor involucramiento de los clientes de Club Premier en el programa de lealtad, lo que eleva la redención de puntos y, por tanto, incrementa la lealtad a la aerolínea.

- *Renta de Equipo de Vuelo y Depreciación & Amortización:* Los gastos relacionados con Depreciación, Amortización y Rentas disminuyeron en 3.1% o $385.9 millones de pesos de $12,557.6 millones de pesos al cierre de 2018 a $12,171.7 millones de pesos al cierre de 2019, lo anterior, principalmente, como resultado de la implementación del IFRS 16 durante 2019.

UAFIDAR

La UAFIDAR se ubicó en $14,946.1 millones de pesos al cierre de 2019, un incremento de $2,380 millones de pesos comparada con el mismo período de 2018. Esto representó un margen UAFIDAR DE 21.7%, un incremento de 3.9 p.p. con respecto de 2018.

Utilidad de Operación

La Utilidad de Operación totalizó $2,774. 4 millones de pesos para el año terminado el 31 de diciembre de 2019, para un margen de operación de 4.0% un incremento de $2,765.8 millones de pesos y 4.0 p.p. con respecto del cierre de 2018.

Ingresos y Costos Financieros

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros otros ingresos (costos) financieros, netos consolidados, así como la variación de porcentaje del año anterior, para los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018.

	Año terminado el 31 de diciembre de			
	2019	**2018**	**Variación**	**Variación**
	(en millones de Pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos financieros……	$217.2	$508.7	(57.3%)	$217.2
Costos financieros……	($6,314.3)	($3,647.9)	73.0%	($6,314.3)
Costo financiero, neto……	($6,097.1)	($3,139.3)	94.2%	($6,097.1)

Costo Financiero Neto

El costo financiero neto total para el período terminado el 31 de diciembre de 2019 se ubicó en $6,097.1 millones en comparación al mismo período de 2018, principalmente debido al costo de intereses sobre los arrendamientos debido a la adopción de la NIIF 16 en enero 1, 2019, valoración de pérdidas financieras derivadas del mercado al mercado y pérdidas cambiarias netas.

Impuestos a la Utilidad

La tasa del impuesto a la utilidad fue del 30% para 2019 y 2018. El impuesto a la utilidad fue un ingreso de $953.8 millones durante el 2019 comparado con un ingreso de $1,252.2 millones en 2018. Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (29%) en 2019 y de (40%) en 2018. Para una revisión de cambios fiscales en la legislación

tributaria en México ver "(2) La Emisora (b) Descripción del negocio (v) Legislación Aplicable y Situación Tributaria".

La siguiente tabla señala una reconciliación de la tasa del impuesto a la utilidad corporativo a nuestra tasa fiscal efectiva para cada uno de los periodos presentados.

	Año Terminado al 31 de Diciembre de	
	2019	**2018**
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo	(30%)	(30%)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	(7%)	
Efectos fiscales de gastos no deducibles	15%	16%
Efectos fiscales de ajustes de inflación	1%	3%
Otros	(6%)	(29%)
Tasa efectiva	**(29%)**	**(40%)**

Nuestra tasa efectiva fue del (29%) en 2019 y (40%) en 2018, principalmente como resultado de "otros efectos fiscales", entre los más importantes el efecto de conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios., así como de los efectos por gastos no deducible. Los efectos de estos factores fueron parcialmente compensados por los efectos fiscales de inflación, los cuales disminuyeron nuestra tasa efectiva.

(G) Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital

Nuestros principales requerimientos de capital consisten en:

- requerimientos de capital de trabajo;
- el servicio de nuestra deuda; y
- gastos de capital relacionados con inversiones en operaciones, ampliación de nuestra flota e inversión en nuestras bases de mantenimiento.

Nuestras principales fuentes de liquidez han consistido tradicionalmente de lo siguiente:

- flujos de efectivo de actividades de operación; y
- créditos y préstamos de corto y largo plazo, principalmente líneas de capital de trabajo y arrendamientos financieros de aeronaves.

Dada la naturaleza de nuestro negocio, generalmente nos beneficiamos de tener una generación de flujo de efectivo positivo de actividades de operación. El saldo en la caja al 31 de diciembre de 2020 se ubicó en $7,381 millones de pesos, equivalente a $370 millones de dólares.

Esperamos continuar generando flujo de efectivo positivo a través de nuestras operaciones. No obstante, no podemos predecir si las tendencias y condiciones actuales continuarán, o cómo los efectos de la competencia u otros factores que se encuentran fuera de nuestro control pudieran afectarnos.

El capital contable total fue negativo en $32,952 millones de pesos al 31 de diciembre de 2020.

La siguiente tabla señala un resumen de nuestros flujos de efectivo y UAFIDAR para los periodos presentados:

Año terminado el 31 de diciembre de		
2020	**2019**	**Variación**
(en millones de pesos)		

Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	($864.3)	$11,151.8	NA[26]
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	($6,020.0)	-$4,010.3	(33.4%)
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	$7,390.3	-$7,880.8	NA[25]
Margen de Operación	(123.4%)	4.0%	NA[25]
UAFIDAR	($6,801.6)	$14,946.1	NA[25]
Margen UAFIDAR	(23.8%)	21.7%	(45.6 p.p.)

Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Operación
Nuestra fuente principal de fondos de operación es el flujo de efectivo de nuestras operaciones. El efectivo neto por actividades de operación fue negativo en $864.3 millones de pesos en comparación con $11,151.8 millones durante 2019. La disminución de $12,015 millones fue derivado principalmente por la reducción en el tráfico ocasionada por la pandemia de COVID-19 y un incremento de $5,188 millones de pesos en cuentas por pagar.

Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión
Las actividades de inversión usaron efectivo neto por $6,020 millones de pesos durante el 2020 y $4,010 millones de pesos durante el 2019. Durante 2020, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en adquisición de propiedades equipo por $1,778 millones, que primordialmente consistieron en equipos Boeing, pago de instrumentos financieros derivados por $2,018 millones y pagos anticipados y depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo por $2,552 millones.

Incremento o disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento
Las actividades de financiamiento obtuvieron efectivo neto por $7,390 millones en 2020 y se utilizó efectivo neto por $7,880.8 millones en 2019.

Flujos de Efectivo 2019 vs 2018
La siguiente tabla un resumen de nuestros flujos de efectivo y UAFIDAR para los periodos presentados:

	Al 31 de diciembre de		
	2019	**2018**	**Variación**
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	$11,151.8	$2,226.00	NA
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	-$4,010.3	-$2,297.60	74.6%
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	-$7,880.8	-$1,586.30	NA[27]
Margen de Operación	4%	$0.00	4.0 p.p.
UAFIDAR	$14,946.1	$12,566.2	NA[28]
Margen UAFIDAR	21.7%	17.9%	3.9 p.p.

Flujos Netos de Efectivo de Actividades de Operación 2019 en comparación con 2018
Nuestra fuente principal de fondos de operación es el flujo de efectivo de nuestras operaciones. El efectivo neto por actividades de operación fue de $11,152.1 millones de pesos en comparación con $2,226.0 millones durante 2018. El incremento de $8,925 millones fue derivado principalmente de un incremento de $1,956.7 millones en Cuentas por Cobrar y una disminución de $717.6 millones de pesos en cuentas por pagar.

[26] NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
[27] NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.
[28] NA. Variaciones superiores al 100% en rango total.

Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión
Las actividades de inversión usaron efectivo neto por $4,010.3 millones durante el 2019 y de $2,297.6 millones durante el 2018. Durante 2019, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en (1) adquisición de propiedades equipo por $4,615.6 millones, que primordialmente consistieron en equipos Boeing 787s.

Incremento o disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento
Las actividades de financiamiento utilizaron efectivo neto por $7,880.8 millones y $1,586.3 millones en 2019 y 2018 respectivamente.

Políticas de la tesorería
Es política de Grupo Aeroméxico, así como sus subsidiarias, invertir los excedentes de efectivo en instrumentos financieros diversificados, reduciendo el riesgo mediante la adecuada combinación de activos, así como maximizando el rendimiento esperado.

Las inversiones pueden hacerse indistintamente en pesos mexicanos, dólares americanos, euros, o cualquier otra divisa disponible en la posición de caja del Grupo y deberá apegarse a las necesidades de plazo y liquidez requeridas. La estrategia del Grupo es buscar mantener una proporción de aproximadamente 50% en pesos mexicanos y 50% en otras monedas (principalmente dólares americanos).

(H) Control Interno

Todas y cada una de las empresas de Grupo Aeroméxico cuentan con un sistema de control interno individual dependiendo del tipo de sus operaciones, mientras que el departamento de auditoría interna se encarga de supervisar que se cumplan adecuadamente los controles establecidos.

A nivel corporativo se cuenta con políticas contables, administrativas y de control interno que rigen a las empresas y marcan las bases del control interno de Grupo Aeroméxico. *Ver Sección "(3)Información Financiera – (Comentarios y Análisis de la Administración sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora – (iii)Control Interno - Estimaciones, provisiones, reservas contables críticas"* y ver notas de los estados financieros consolidados auditados de la compañía para información adicional, ubicadas en la Sección *"(7)Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados"*.

De conformidad con nuestros Estatutos y como sistema de control interno, nuestro Consejo de Administración ha creado los siguientes comités permanentes 1) el comité ejecutivo, (2) el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (3) el comité de nominaciones y compensaciones. Los deberes de cada comité permanente los determina nuestro Consejo de Administración.

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de Grupo Aeroméxico es el órgano regulador del control interno de la compañía. Sus funciones, establecidas en los estatutos de la Compañía, comprenden entre otras las siguientes "*Ver Sección "(4) Administración – (c)Administradores y Accionistas – Comités de Nuestro Consejo de Administración –*

Comité de Auditoría y Practicas Societarias: supervisar a los auditores externos así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el Auditor Externo y contadores, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos existentes, informar y dar opinión al Consejo de Administración respecto a controles internos existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, informar al Consejo de Administración cualquier irregularidad, supervisar las actividades de los funcionarios, presentar un informe anual al Consejo de Administración y presentar su recomendación al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración y funcionarios, dar opiniones al Consejo de Administración con respecto a las prácticas y operaciones administrativas, solicitar y obtener opiniones de terceros expertos independientes, convocar a asamblea de accionistas, brindar asistencia al Consejo en la elaboración de los informes anuales, y presentar un informe anual al Consejo de Administración.

Los miembros de cada comité permanente son nombrados por nuestro Consejo de Administración, únicamente entre sus miembros y suplentes, y nuestro Consejo de Administración también designa al presidente de cada comité permanente. El presidente de nuestro Consejo de Administración no necesariamente es el presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, a menos que sea aprobado por nuestra asamblea de accionistas. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias deben ser independientes.

Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio.

(I) Estimaciones, Provisiones, Reservas Contables Críticas

Las políticas contables esenciales son aquellas que son importantes para la presentación de nuestra posición financiera consolidada y los resultados de operación y requieren del juicio, supuestos y estimados, subjetivos y complejos de la administración. En la preparación de nuestros estados financieros consolidados, confiamos en los estimados y supuestos derivados de la experiencia histórica y otros varios factores que consideramos razonables y relevantes. La aplicación de estas políticas contables esenciales a menudo requiere de juicios por parte de la administración con respecto a los efectos de asuntos que son inherentemente inciertos con respecto a nuestros resultados de operación y el valor contable de nuestros activos y pasivos. Nuestros resultados de operación y posición financiera pueden diferir de los señalados en nuestros estados financieros consolidados, si nuestra experiencia real difiere de los supuestos y estimados de la administración. Con el fin de tener un entendimiento de nuestras políticas contables esenciales, incluyendo algunas de las variables y los supuestos que subyacen a los estimados, y la sensibilidad de aquellos supuestos y estimados a distintos parámetros y condiciones, a continuación, se presenta una discusión de nuestras políticas contables esenciales relacionadas con:

- reconocimiento de ingresos;
- vida útil de propiedades y equipo;
- reservas para la devolución de aeronaves arrendadas;
- instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura;
- reservas; e
- impuestos diferidos.

Ver Sección "(7) Anexos – (a)Estados Financieros Consolidados Auditados" para ver todas las notas referentes que incluyen políticas contables.

Reconocimiento de ingresos. Reconocemos los ingresos por pasajeros ya sea cuando el servicio de transporte es proporcionado o cuando se determina que los boletos no serán usados o devueltos, lo que reduce la transportación no utilizada. El importe de la venta de boletos de pasajeros no reconocidos como ingresos se refleja como un pasivo del tráfico aéreo. La transportación no utilizada incluye montos estimados de los futuros rembolsos y canjes, la cantidad neta de decomisos de boletos no usados una vez que la fecha del vuelo ha pasado. Llevamos a cabo evaluaciones periódicas de este pasivo estimado sobre la base de resultados actuales. Cualquier ajuste, se incluye en los resultados de operación para los periodos en los que las evaluaciones se han completado. Estos ajustes se refieren principalmente a las diferencias entre nuestra estimación de ciertas operaciones de ingresos y el precio de venta correspondiente, así como las devoluciones, intercambios y otros artículos para que ocurra la liquidación final en periodos posteriores a la venta de los boletos en cantidades distintas del precio de compra original. Los hechos reales y las circunstancias pueden diferir de la tarifa de la actividad histórica de venta y los patrones de viaje de los clientes y puede resultar en rembolsos, intercambios o boletos decomisados que difieren de las estimaciones. Evaluamos nuestras estimaciones periódicamente. Si dejamos fuera los rembolsos reales, los intercambios y los decomisos, revisamos nuestras estimaciones y supuestos y ajustamos la transportación no utilizada y los ingresos de los pasajeros según sea necesario. Al igual que con los presupuestos, los resultados reales pueden variar de los montos estimados. Un periodo de 12 meses representa la vida máxima de un boleto.

Vida Útil de Propiedades y Equipo. Propiedades y equipo, incluyendo repuestos, son registrados a costo y son depreciados a valores residuales estimados durante sus vidas útiles usando el método de línea recta. Cuando los componentes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, son registradas como partidas diferentes (componentes mayores) de propiedades y equipo.

De conformidad con la NCI 16 "Propiedad, Planta y Equipo", las renovaciones mayores de motores, incluyendo costos de refacciones y mano de obra, son tratadas como un componente de activos independiente capitalizando y amortizando el costo durante el periodo hasta la siguiente renovación mayor. Todas las demás refacciones y los costos relacionados con el mantenimiento de activos de flota son cargados al estado de resultados en consumo o a medida en que se incurran. Los costos de intereses incurridos en préstamos que fondean pagos parciales en activos bajo construcción, incluyendo depósitos de preentrega para adquirir nuevas aeronaves, son capitalizados e incluidos como parte de los costos de los activos hasta la fecha de terminación o entrega de la aerolínea, lo que suceda primero.

Al estimar las vidas útiles y valores residuales esperados de nuestras aeronaves, principalmente nos hemos basado en experiencia real con los mismos tipos o tipos similares de aeronaves y recomendaciones de Boeing y Embraer, los fabricantes de nuestras aeronaves.

Las vidas útiles estimadas de las aeronaves están basadas en el número de "ciclos" volados (un despegue y un aterrizaje). Las modificaciones posteriores a estos estimados, que pueden ser significativas, pueden ser causadas por cambios a nuestro programa de mantenimiento, cambios en la utilización de las aeronaves (ciclos reales durante un periodo de tiempo), normatividad gubernamental relacionada con el envejecimiento de aeronaves, y precios de mercado cambiantes de aeronaves nuevas y usadas de los mismos tipos o tipos similares. Evaluamos nuestros estimados y supuestos cada periodo de reporte y, cuando es justificado, ajustamos estos estimados y supuestos. Estos ajustes son registrados prospectivamente con gasto por depreciación y amortización, según lo requerido por las NIIF.

Evaluamos anualmente si existe una indicación de que nuestras propiedades y equipo pudieran verse deteriorados. Los factores que pudieran indicar un posible deterioro incluyen, sin limitación, disminuciones significativas en el valor de mercado de los activos de larga duración, un cambio significativo en la condición física de los activos de larga duración, y pérdidas operativas o de flujos de efectivo asociadas con el uso de los activos de larga duración. La propagación de la pandemia de COVID 19 podría tener efectos duraderos en el entorno de la demanda de tráfico aéreo y potencialmente resultar en ajustes significativos a nuestro plan de negocios, lo que podría afectar negativamente las proyecciones de montos recuperables y valuaciones para varios activos. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, se reconocieron $13,989 millones como un gasto por deterioro dentro de nuestros gastos operativos.

Reservas para la Devolución de Aeronaves Arrendadas. En nuestros arrendamientos operativos de aeronaves, estamos obligados contractualmente a devolver el equipo en un nivel predefinido de funcionalidad operacional. Como resultado, reconocemos una reserva basada en los costos de devolución de aeronaves según lo dispuesto en el contrato. Se estiman los costos de las reservas de devolución de aeronaves con base en posibles gastos en la reconfiguración de aeronaves (interior y exterior), licencia y certificación técnica, pintura, y otros costos, conforme al acuerdo de devolución. Las reservas para la devolución de motores son estimadas con base en una evaluación y las condiciones contractuales mínimas de que el equipo debe ser devuelto al arrendador, considerando no sólo los costos históricos incurridos, pero también las condiciones del equipo al momento de la evaluación.

Reconocemos una reserva para devolución de aeronaves arrendadas basada en estudios técnicos y cálculos actuariales para cumplir con los términos contractuales en relación con la condición y mantenimiento en que deben ser devueltas las aeronaves. La base del cálculo para esta reserva se revisa anualmente. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, reconocimos un balance de devolución de aeronaves arrendadas de $2,378.2 y $1,647.2 millones de pesos respectivamente.

Clasificación de Arrendamientos. Duarante 2018, los contratos de renta de equipo de vuelo se registraron ya sea como arrendamientos operativos o arrendamientos financieros. Cuando los riesgos y beneficios del arrendamiento son transmitidos a nosotros, como arrendatario, el arrendamiento es clasificado como un

arrendamiento financiero. Los arrendamientos financieros son registrados como una adquisición obtenida con financiamiento, registrando la aeronave como activo fijo y el pasivo correspondiente como crédito. Los arrendamientos financieros son registrados con base en lo que resulte menor entre el valor razonable de la aeronave o el valor presente de pagos mínimos del arrendamiento, descontado a una tasa de interés implícita, cuando está claramente identificado en el contrato de arrendamiento, o a la tasa de interés del mercado. La aeronave es depreciada durante su vida útil. Los gastos por interés son reconocidos con el método de tasa de interés efectiva, con base en la tasa de interés implícita del arrendamiento. Los contratos de arrendamiento que no trasmiten los riesgos y beneficios a nosotros son arrendamientos operativos. Los pagos de los arrendamientos operativos se reconocen como renta, y el gasto de arrendamiento es reconocido en el momento en que se incurre con el método de línea recta.

La contabilidad de arrendamientos es esencial para nosotros dado que requiere un análisis extenso de los contratos de arrendamiento para clasificarlos dentro de nuestros estados financieros e impacta significativamente nuestra posición financiera y resultados de operación. Los cambios en los términos de nuestros contratos de arrendamiento vigentes y los términos de contratos de arrendamiento futuros pueden impactar la contabilidad de las operaciones de arrendamiento y nuestra posición financiera y resultados de operación futuros.

Bajo la NIIF 11, hemos clasificado todas nuestras participaciones en acuerdos conjuntos como participación en asociación en participación, al tener solamente derechos a los activos netos de dichos acuerdos. Al hacer esta evaluación, consideramos la estructura de estos acuerdos, la forma legal de los mismos, los términos contractuales y otros factores y circunstancias. Todas las participaciones en asociación en participación son reconocidas aplicando el método de puesta en equivalencia. Previamente, contabilizábamos nuestras participaciones en asociaciones en participación de conformidad con la NIC número 31 “Participaciones en Asociaciones en Participación”, aplicando el método de consolidación proporcional. Para efectos de comparación, toda la información financiera de años anteriores relacionada con el reconocimiento de asociaciones en participación se reconoce a través del método de participación

Instrumentos financieros derivados y actividades de cobertura. Con el fin de manejar el riesgo asociado a la fluctuación de los precios del combustible, utilizamos de forma selectiva diversos instrumentos financieros derivados tales como Opciones Asiáticas en el precio del Jet Fuel 54 (“JF54”). El valor razonable de las opciones se obtiene utilizando modelos de valuación que dependen del comportamiento en el precio de referencia subyacente en un periodo determinado.

Al principio, las opciones son registradas en los estados de posición financiera consolidados como un activo o un pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que solo tenemos estrategias de “*long calls*” y “*call spread*” con primas iguales a cero o primas netas pagadas, limitamos el riesgo máximo para las primas pagadas por los instrumentos, ya que tales estrategias no generarán obligaciones adicionales. Durante su vigencia, las opciones son medidas al valor justo y sus efectos son registrados en la cuenta de Pérdidas y Ganancias del año, en tanto son calificadas como instrumentos comerciales.

Antes de celebrar los contratos de opción, debemos obtener la aprobación del Consejo de Administración, el cual determina los volúmenes a mitigar, así como el precio de referencia de los mismos. El propósito de estas operaciones es mitigar los riesgos relacionados con las variaciones en el precio del combustible.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor justo, mientras que los costos de transacción atribuibles son reconocidos en resultados cuando son incurridos. Tras su reconocimiento inicial, los derivados son medidos a su valor justo y sus respectivos cambios se contabilizan como se describe líneas abajo.

Reservas. Las reservas son reconocidas cuando tenemos una obligación presente (legal o constructiva) como resultado de un evento pasado, es probable que una salida de recursos con beneficios económicos sea requerida para liquidar una obligación y se pueda dar un estimado confiable del monto de la obligación. Donde esperamos que una parte o toda la reserva sea reembolsada, por ejemplo, bajo un contrato de seguro, el reembolso es reconocido como un activo independiente cuando el reembolso es virtualmente cierto. El gasto relacionado con cualquier reserva se presenta en ganancias o pérdidas netas de cualquier reembolso. Si el efecto del valor del dinero en el tiempo es sustancial, las reservas son descontadas usando una tasa antes de impuestos que refleje,

cuando sea apropiado, los riesgos específicos del pasivo. Cuando el descuento es usado, el aumento en la reserva por el paso del tiempo es reconocido como costo financiero.

"Reserva mayor" se refiere a la reserva para devolución de aeronaves arrendadas como se menciona anteriormente, mientras otras reservas contingentes son reconocidas bajo la NIC 37, "Provisiones, Pasivos Contingentes y Activos Contingentes."

Impuestos Diferidos. Los impuestos diferidos son calculados por pérdidas fiscales, créditos fiscales y diferencias temporales que surgen de diferencias entre las bases fiscales y el valor contable para fines de reporte financiero de nuestros activos y pasivos. El reconocimiento y medición de impuestos diferidos es una política contable esencial para nosotros ya que requiere de una variedad de supuestos y está basado en el mejor estimado de nuestras proyecciones relacionadas con futuras ganancias fiscales. Adicionalmente, dado que la preparación de nuestro plan de negocios está sujeta a una variedad de condiciones de mercado, los resultados de nuestras operaciones pueden variar significativamente de nuestras proyecciones y como tales, los montos registrados como activos fiscales diferidos pueden verse impactados significativamente en el futuro.

(J) Normas Financieras

Grupo Aeroméxico adoptó a partir del 1 de enero de 2018 nuevos estándares de NIIF: NIIF 9 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición y NIIF 15 Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes. La NIIF 9 comprende guías revisadas para la clasificación y medición de instrumentos financieros, incluyendo un nuevo modelo de pérdidas crediticias esperadas para calcular el deterioro de los activos financieros y los nuevos requerimientos generales de contabilidad de coberturas. La Compañía no tiene efectos materiales que modifiquen su información financiera por la adopción de la NIIF 9.

La NIIF 15 establece un modelo de cinco pasos para determinar la naturaleza, el momento y el importe por el que se deben reconocer los ingresos. La Compañía adoptó el NIIF 15 en sus estados financieros consolidados el 1o. de enero de 2018. Los principales impactos del IFRS15 se detallan a continuación:

- Un incremento en el ingreso complementario de transportación de pasajeros derivado de diversas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, como la reclasificación del ingreso por boletos no utilizados (caducidad o "breakage") y del ingreso por servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros).
- Este ingreso complementario de pasaje disminuye derivado de la reclasificación de los pagos por compensación a pasajeros (anteriormente reconocidos como un gasto operativo) y por la reclasificación del costo por puntos acumulados del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Grupo Aeroméxico (que anteriormente se presentaban netos de otros ingresos).
- El impacto total de la implementación de la NIIF 15 a partir del 1 de enero de 2018, no representó modificaciones materiales, con respecto a las normas anteriores, con excepción de efectos de presentación.

En los estados financieros auditados que se incluyen como anexos en este Reporte Anual, se describen con mayor detalle los cambios por la adopción de las NIIF referidas.

Pronunciamientos Contables Aplicables en 2019 y 2020

En enero de 2016, el IASB emitió la NIIF 16, con la que introduce un modelo de arrendamiento contable único para los arrendatarios. El arrendatario reconoce un activo por derecho de uso que representa su derecho a usar el activo subyacente y un pasivo por arrendamiento que representa su obligación de hacer pagos por arrendamiento. La norma es efectiva para los períodos anuales que comienzan el 1o. de enero de 2019, aunque se permite su adopción anticipada. Para su adopción, la norma también permite elegir entre el método retrospectivo total o el método retrospectivo modificado. El Grupo adoptó la IFRS 16 el 1o. de enero de 2019 y aún se encuentra evaluando el método de adopción que utilizará. Actualmente, el Grupo se encuentra

realizando una evaluación cualitativa y cuantitativa de los impactos que la adopción de la NIIF 16 originará en sus estados financieros consolidados.

Durante el 2020, el Grupo ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 Arrendamientos para aquellos contratos que cumplen con los requisitos establecidos. Este expediente práctico permite al arrendatario contabilizar aquellas concesiones de alquiler relacionadas con la pandemia del COVID-19 como si no fueran modificaciones de arrendamiento y reconocer el impacto de la concesión de la renta en el resultado del período.

4) ADMINISTRACIÓN

(A) Auditores Externos

Durante los últimos tres ejercicios, KPMG Cárdenas Dosal, S.C. ha dictaminado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico y Subsidiarias. Adicionalmente, durante este mismo período de tres años, los auditores externos independientes de la Compañía no han emitido opiniones con salvedades, opiniones negativas, ni se han abstenido de emitir opinión alguna respecto de los estados financieros de la Compañía.

Los auditores externos de la Compañía fueron designados por el Consejo de Administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio. Al adoptar el régimen de una sociedad anónima bursátil, los auditores externos de la Compañía serán designados por el Consejo de Administración, previa opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias con base en los factores antes mencionados. Asimismo, el Consejo de Administración debe ratificar, con la recomendación del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, la designación de los auditores externos anualmente.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (KPMG) fue la Firma seleccionada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Compañía, para realizar la auditoría externa de Grupo Aeroméxico y subsidiarias por el año 2020. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020, KPMG prestó servicios diferentes a los de la auditoría a Grupo Aeroméxico y subsidiarias, relacionados principalmente con áreas de cumplimiento de impuestos y consultoría referentes al aseguramiento de calidad y administración del cambio durante la implementación de distintas plataformas tecnológicas en nuestros sistemas de recursos empresariales. Estos servicios adicionales fueron prestados por socios de la Firma distintos al auditor externo de la Compañía, y se efectuaron bajo la dirección y supervisión de la Administración de Grupo Aeroméxico, tomando en cuenta los lineamientos de independencia establecidos en la regulación aplicable y las reglas de la profesión. Estos servicios adicionales a los de la auditoría externa, representaron el 21% del honorario total pagado a KPMG por el año 2020.

(B) Operaciones con Personas Relacionadas y Conflictos de Interés.

En el curso normal de los negocios y en el futuro la Sociedad podría participar en distintas operaciones con sus accionistas y con sociedades propiedad de, o controladas por, o afiliadas, directa o indirectamente a la Compañía o sus accionistas, sujeto, en su caso, a la aprobación del Consejo de Administración.

En Aeroméxico contamos con una política de Conflicto de Interés, misma que fue autorizada y difundida el pasado 31 de marzo de 2021, con la finalidad de reforzar la prevención e identificación de operaciones o contratos, que pudieran actualizar un riesgo derivado de una posible contraposición entre los intereses de Aeroméxico con los intereses familiares, personales o de negocios de sus directivos, colaboradores, proveedores o prestadores de servicios que ejerzan funciones de representación.

Nuestras Sociedades Conforme el Método de Participación y Sociedad Conjuntamente Controlada

Aeromexpress

Antes de la suspensión de operaciones de Mexicana de Aviación en agosto de 2010, operábamos Aeromexpress como una coinversión y registrábamos nuestra participación en Aeromexpress conforme el método de participación.

Generamos ingresos de las ventas a Aeromexpress de espacio para carga en vuelos que operamos, servicios administrativos, servicios multidisciplinarios, arrendamiento e ingresos por intereses en anticipos que realizamos a Aeromexpress hasta 2011, último año en que operó de manera regular Aeromexpress.

PLM

PLM representa una inversión en un negocio conjunto con AIMIA, una empresa canadiense experta en el manejo de programas de lealtad, la cual es reconocida bajo el método de participación.

Derivamos ingresos por ventas a PLM de recompensas en boletos en un monto de aproximadamente $816.3 millones durante el año terminado el 31 de diciembre de 2020

Incurrimos en gastos por compra a PLM de Puntos Premier por un monto aproximado de $739.8 millones por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2020.

Negocio conjunto con Delta Air Lines: Base de Mantenimiento AM-Delta Air Lines TechOps

Tenemos un contrato con Delta Air Lines para construir y operar conjuntamente una base de mantenimiento y reparación de aeronaves en Querétaro, México ("TechOps"). Esta base, tuvo un costo inicial aproximado de US$55 millones, es propiedad de TechOps, en la que tanto nosotros como Delta Air Lines tenemos una participación del 50%. Nuestra base en Querétaro es utilizada para proporcionar servicios de mantenimiento mayor para nuestras aeronaves, las aeronaves de Delta Air Lines y aeronaves de otras aerolíneas. La operación conjunta de nuestra base en Querétaro contribuirá a reducir costos asociados con el mantenimiento mayor de nuestra flota. Nuestra relación con Delta Air Lines es única para una aerolínea mexicana y creemos que es de gran importancia para fortalecer nuestra participación en el mercado de viajeros de negocios.

Negocio conjunto con Gran Plan

Durante el 2015, el Grupo efectuó un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado "Gran Plan", a través de una nueva compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. ("AM BD").

(C) Administradores y Accionistas

Consejo de Administración

Los Estatutos de la Compañía señalan que la administración de la misma estará a cargo de un Consejo de Administración integrado por un mínimo de 5 (cinco) y un máximo de 21 (veintiún) miembros propietarios y sus respectivos suplentes, según lo determine la Asamblea General Ordinaria de Accionistas, quien los designará. En todo caso, del número de consejeros que integran el Consejo de Administración, por lo menos el 25% deberán ser Consejeros Independientes, en el entendido de que sus respectivos suplentes deberán tener el mismo carácter. Cuando menos la mayoría de los Consejeros que integren el Consejo de Administración deberán ser de nacionalidad mexicana. En ningún caso podrán ser Consejeros las personas que hubieran desempeñado el cargo de auditor externo de la Sociedad o de alguna de las personas morales que integren el grupo empresarial al que pertenece la Sociedad, durante los 12 meses inmediatos anteriores a la fecha del nombramiento.

Obligaciones y Poderes del Consejo de Administración conforme a Estatutos

El Consejo de Administración tiene la representación legal de la Sociedad y goza de las más amplias facultades y poderes para realizar todas las operaciones inherentes al objeto social, salvo las encomendadas expresamente a la Asamblea General de Accionistas. De conformidad con los estatutos de la Sociedad, el Consejo de Administración tendrá las siguientes obligaciones y poderes:

A) *Obligaciones del Consejo de Administración*

El Consejo de Administración tiene, entre otras funciones: (i) determinar las estrategias generales para la conducción de nuestros negocios y vigilar nuestra gestión; (ii) aprobar operaciones con partes relacionadas y

establecer políticas al respecto; (iii) nombrar a nuestro Director General y establecer directrices sobre sus funciones y remuneración; (iv) aprobar políticas y lineamientos en materia de financiamiento, contabilidad, control interno y auditoría interna, así como aprobar la contratación del auditor externo; y (v) establecer los comités que considere necesarios.

B) ***Integración del Consejo de Administración***

A la fecha de elaboración del presente reporte nuestro Consejo de Administración se integra por 15 miembros propietarios, de los cuales el 93% pertenece al género masculino y el 7% al género femenino. A la fecha, no han sido designados miembros suplentes. De conformidad con las designaciones y ratificaciones realizadas en la asamblea de general ordinaria accionistas del 20 de abril de 2021, nuestro Consejo de Administración se integra de la siguiente manera:

Los señores Antonio Cosío Pando, Luis De La Calle Pardo, Valentín Diez Morodo, William H. Easter III, Jorge Esteve Recolóns, Arturo Martínez del Campo Saucedo, María Tricio Gómez, Eduardo Tricio Haro, José Antonio Tricio Haro, Rafael Tricio Haro y Carlos Villarreal Tricio, tienen el carácter de consejeros independientes, por lo que más de las dos terceras partes de los miembros del Consejo de Administración de la Sociedad son independientes conforme a los lineamientos respectivos contenidos en los estatutos sociales de la Sociedad y la legislación aplicable.

Nombre	**En el consejo desde**	**Puesto**
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (Presidente)	2007	Presidente
Edward H. Bastian	2012	Propietario
William Carroll	2012	Propietario
Andrés Conesa Labastida	2004	Propietario
Antonio Cosío Pando	2007	Propietario
Luis De la Calle Pardo	2008	Propietario
Valentín Diez Morodo	2007	Propietario
William H. Easter III	2017	Propietario
Jorge Esteve Recolons	2007	Propietario
Arturo Martínez del Campo Saucedo	2013	Propietario
María Tricio Gómez	2015	Propietario
Eduardo Tricio Haro	2007	Propietario
José Antonio Tricio Haro	2007	Propietario
Rafael Tricio Haro	2013	Propietario
Carlos Villarreal Tricio	2013	Propietario

A continuación, se presenta información respecto de los consejeros propietarios:

Javier de Arrigunaga Gómez del Campo**.** El señor Arrigunaga es el presidente de nuestro Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo. El señor Arrigunaga fue director general de Grupo Financiero Banamex y Citi en México del 2010 al 2014. Anteriormente, el señor Arrigunaga fue embajador de México ante la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) en 2002, y previamente se desempeñó en varios puestos en Banco de México durante 15 años. El señor Arrigunaga se tituló de la Universidad Iberoamericana y cuenta con una maestría en derecho y un título de finanzas de Columbia University.

Edward H. Bastian**.** El señor Bastian es presidente de Delta Air Lines y miembro de nuestro consejo de administración. Previamente a su nombramiento como presidente en Delta Air Lines, ha sido presidente ejecutivo, cargo que ocupó entre 2007 y 2016. El señor Bastian se unió a Delta en 1998 como vicepresidente de Finanzas y Contralor de Delta y ha desempeñado varios cargos, tales como director de reestructura entre 2005 y 2007; CFO en 2005 y vicepresidente senior en 2000. El Sr. Bastian tiene una licenciatura en administración de empresas de St. Bonaventure University. El Sr. Bastian fue designado por Delta de conformidad con el contrato de subscripción y compra de acciones".

William Carroll. El señor Carroll es Vicepresidente Senior de Finanzas y Contralor. Previo a esa posición, fungió como Vicepresidente Senior – CFO del área Internacional y Alianzas. Antes de unirse a Delta, el señor Carroll ha desempeñado funciones de Director Financiero y Contralor en compañías nacionales e internacionales, incluyendo ocho años de asignaciones en el extranjero en España y México. Bill tiene una licenciatura en contabilidad de Rider University. Él es un contador público certificado y es un fletador CFA.

Andrés Conesa Labastida. El señor Conesa ha sido nuestro director general desde 2005 y anteriormente fue presidente y miembro del consejo de administración de Cintra. También ha sido miembro del consejo de administración de IATA, ALTA, SkyTeam, Aeromexpress, Cecam y Seat. Actualmente es miembro del consejo de administración de diversas empresas. Ha ocupado varios puestos en el gobierno, incluyendo director general de planeación hacendaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y jefe de la unidad de crédito público de la misma Secretaría de 2003 a 2004, director general de asuntos hacendarios internacionales de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público de 1998 a 2000, y coordinador de asesores del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de 1997 a 1998. El señor Conesa tiene una licenciatura en economía del ITAM y un doctorado en economía de Massachusetts Institute of Technology. Para la realización de sus estudios de postgrado obtuvo las becas Fulbright y Ford Mac Arthur. En 1997 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía que otorga Banamex a nivel de doctorado.

Antonio Cosío Pando. El señor Cosío actualmente es miembro del consejo de administración de Grupo Hotelero Brisas y afiliadas, consejero de Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y afiliadas, Corporación Actinver, Kimberly Clark de México y Corporación Moctezuma. Estudió ingeniería avanzada en el ITESM.

Luis De La Calle Pardo. El Sr. de la Calle es el director ejecutivo y socio fundador de De la Calle, Madrazo, Mancera, SC, una empresa de consultoría especializada en economía, procesos reglamentarios y asuntos relacionados con el comercio internacional. El Sr. de la Calle fue presidente de América Latina para Hill & Knowlton Strategies, director no ejecutivo del Instituto Mexicano para la Competitividad, vicepresidente del Comité Bilateral México-Estados Unidos del Consejo Mexicano de Comercio Exterior, vicepresidente del Comité de Comercio e Inversión Internacional de la Cámara de Comercio Internacional, director no ejecutivo de Grupo Modelo y miembro del grupo de trabajo independiente para América del Norte del Consejo de Relaciones Exteriores, el Consejo de Ejecutivos en Jefe de Canadá y el Consejo Mexicano de Relaciones Exteriores. Antes de su trabajo en el sector privado, el Sr. de la Calle fue nombrado subsecretario de Negociaciones Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía de México; Ministro para Asuntos Comerciales de la Embajada de México en Washington, D.C., también laboró en el Banco Mundial. El Sr. de la Calle tiene una licenciatura en Economía en el Instituto Tecnológico Autónomo de México, ITAM, realizó sus estudios de maestría y doctorado en la Universidad de Virginia.

Valentín Diez Morodo. El señor Díez Morodo es Presidente del Consejo de Administración de Grupo Financiero Citibanamex, S.A. de C.V.; Presidente del Consejo Consultivo de Grupo Modelo, S.A.B. de C.V. y Vicepresidente del Consejo de Administración de Kimberly Clark de México, S.A.B. de C.V. El señor Diez Morodo también es miembro del Consejo de Administración de destacadas empresas como: Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. y afiliadas, Zara México, S.A. de C.V., Telefónica México, S.A. de C.V., Bodegas Vega Sicilia, S.A., e Instituto de Empresa, Madrid. Es Presidente del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE) y Presidente del Comité Bilateral México-España del mismo Organismo. Es Presidente del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C. (IMCO) y Presidente de la Asamblea de Asociados de la Universidad Iberoamericana, A.C. (UIAC). Es miembro del Consejo Mexicano de Negocios, A.C. (CMN). Es miembro Fundador y Primer Presidente del Consejo Empresarial Hispano Mexicano (CEHIME). Presidente de la Fundación de la Casa de México en España, con sede en Madrid. El señor Diez Morodo tiene una licenciatura en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana (Ciudad de México) y cuenta con cursos de postgrado en Mercadotecnia, Ventas y Administración de Personal en la Universidad de Michigan en Ann Arbor.

William H. Easter III. El señor Easter fue Presidente, Director General de DCP Midstream LLC (anteriormente Duke Energy Field Services, LLC) desde 2004 hasta su jubilación en 2008. Anteriormente laboró en ConocoPhillips durante 32 años, el señor Easter sirvió como Vicepresidente de Asuntos del Gobierno Estatal durante el periodo de 2002 a 2004 y como Gerente General de la Unidad de Negocios de Refinación,

Comercialización y Transporte de la Costa del Golfo de 1998 a 2002. Además, el señor Easter tiene experiencia como miembro de los consejos de administración de otras empresas públicas donde presta y/o prestó servicios de auditoría en los comités de auditoría (presidente), compensación (presidente), finanzas y gobierno corporativo. Desde su retiro de DCP Midstream, LLC, el señor Easter ha estado involucrado en inversiones privadas. Ha tenido cargos a nivel dirección en las siguientes empresas, BakerHughes, Inc.; Concho Resources (resignó a su cargo en enero de 2021), Inc.; Delta Air Lines, Inc.; y Sunoco, Inc. (2011-2012). Asimismo, es consejero en Emerson Electric, Inc. y es presidente del Consejo del Sistema Hospitalario Memorial Hermann.

Jorge Esteve Recolóns. El señor Esteve Recolóns es Accionista y Miembro del Comité Ejecutivo de ECOM Agroindustrial, principal comerciante mundial de commodities de agroindustriales y gestión sustentable de la cadena de suministros, con presencia en 40 países. Actualmente, el señor Esteve es Presidente del Grupo COPRI, compañía Mexicana desarrolladora de bienes raíces e infraestructura. Él es miembro del Consejo Mexicano de Negocios; del Consejo Consultivo de Cultivian Sand Box Venture Partners y del Consejo de Administración de varias Compañías, incluyendo Telmex, Grupo Real Turismo y Latin America Conservation Council. El señor Esteve es graduado de la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México y obtuvo su MBA en Kellogg Graduate School of Management en Chicago, Illinois.

Arturo Martínez del Campo Saucedo. Ingeniero industrial por la Universidad Iberoamericana con Maestría en Administración (MBA) por la Universidad de California en Los Ángeles. Desde febrero de 2015 a la fecha, es VicePresidente de Finanzas de Grupo Posadas. Anteriormente, y por más de 25 años laboró en Grupo Financiero Banamex/Citigroup, desempeñando diversos cargos, entre ellos, Director de Administración de Costos México, Planeación Financiera Banca Corporativa y Tesorería (México/Latam), Director de Administración y Finanzas de Crédito Familiar y Director de Finanzas de Avantel.

María Tricio Gómez. La señora Tricio es Licenciada en Ciencias de la Comunicación con especialidad en Periodismo por la Universidad Iberoamericana. Comenzó su trayectoria laboral en la revista ELLE de Grupo Expansión, donde desempeñó puestos como Coordinadora de Belleza y Coordinadora de Moda Jr. Después de dos años en Expansión, puso en pausa el trabajo editorial y la carrera para cursar un Diplomado en Artes Culinarias en el French Culinary Institute de Nueva York. Una vez concluido el Diplomado, regresa a México para ocupar el puesto de Coordinadora de Moda en la revista Harper´s Bazaar México y Latinoamérica; se mantiene en este puesto seis meses ya que acepta una oferta para trabajar como Junior Public Relations en la reconocida casa de moda francesa, Chanel. El trabajo en Relaciones Públicas la lleva a emprender con la idea de abrir su propia tienda de ropa. Hoy, la señorita Tricio es dueña y compradora de The Pretty Committee, una exclusiva boutique en la Ciudad de México que ofrece una curada selección de marcas internacionales.

Eduardo Tricio Haro. El señor Tricio Haro ocupó el cargo de presidente de nuestro Consejo de Administración durante los años de 2013 y 2014. El Sr. Tricio Haro es presidente del Consejo de Administración de Grupo LALA y Nuplen Alimentos. Es también miembro del Consejo de Administración de Grupo Televisa, Orbia, Grupo Financiero Banamex, Aura Solar, así como del Consejo Mexicano de Negocios. Preside la Fundación LALA y SER (Superación Excelencia y Resultados) que se enfoca en llevar educación de calidad a niños y niñas en desventaja económica. Es miembro del consejo del Hospital Infantil de México "Federico Gómez", del Instituto Nacional de Ciencias Médicas y Nutrición Salvador Zubirán, miembro del ITESM y de otras asociaciones industriales y organizaciones sociales y filantrópicas. El señor Tricio Haro es ingeniero agrónomo por el ITESM**.**

José Antonio Tricio Haro. El señor Tricio es propietario y el actual director general de la compañía José Antonio Tricio Haro, una compañía productora de leche. Asimismo, es director general y accionista de Puerto Chico, S.A. de C.V. Es miembro activo de Asociación Ganadera Local de Torreón, Coahuila y es miembro del consejo del Banco "Ve por Más" y de Grupo Lala. El señor Tricio Haro tiene una licenciatura en ingeniería agrícola del ITESM.

Rafael Tricio Haro. El señor Tricio realizó sus estudios en Contaduría Pública en el Instituto de Estudios Superiores de Monterrey Campus Laguna; realizó el programa AD-2, así como tres Programas de Continuidad y Actualización en el IPADE y es Director General de Fresnedo, S.P.R. de R.L. de C.V., empresa dedicada a la producción de leche. Es Director General de Desarrollos Inmobiliarios GTH, S.A. de C.V. empresa dedicada a

la construcción y venta de casas habitación. Es socio de la Asociación Ganadera Local de Productores de Leche de Gómez Palacio Durango. Es miembro del Consejo de BBVA Bancomer, así como del Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey Campus Laguna.

Carlos Villarreal Tricio. El señor Villarreal es propietario y actual Director General de la Compañía Carlos Villarreal Tricio, una Compañía productora de leche; asimismo, es Director General de Crianza Suprema, S.P.R. DE R.L. DE C.V. Compañía que se dedica a la cría y engorda de ganado bovino, Agrícola Vitri, S.P.R. DE R.L. DE C.V. Compañía que se dedica a la producción y comercialización de forraje, Gerente General de la Compañía Eduardo Tricio Haro, compañía productora de leche; Consejero de Genética Mexicana, S.A. DE C.V.; consejero de Integradora de Ganaderos de Engorda de la Laguna, S.A. de C.V. y es consejero de NUPLEN, así como forma parte del Comité Técnico de Grupo Industrial Lala. Realizó el programa de Perfeccionamiento de competencia gerenciales, en el Instituto de capacitación para mandos intermedios (ICAMI). El señor Villarreal tiene una licenciatura en Ingeniería Civil del ITESM campus Monterrey.

Don Eduardo Tricio Haro tiene parentesco por consanguinidad en segundo grado con Don José Antonio Tricio Haro, Don Rafael Tricio Haro y Don Carlos Villarreal Tricio y parentesco por consanguinidad en primer grado con Doña María Tricio Gómez.

Secretario y Prosecretario de Nuestro Consejo de Administración

Rafael Robles Miaja. El Sr. Robles es secretario no miembro de nuestro Consejo de Administración. También es socio fundador del despacho de abogados Bufete Robles Miaja, S.C., en la Ciudad de México. El Lic. Robles es secretario y miembro del Consejo de Administración de varias empresas. Es egresado de la Escuela Libre de Derecho en la Ciudad de México, donde obtuvo el título de abogado.

Claudia Angélica Cervantes Muñoz: La Sra. Cervantes es prosecretaria no miembro de nuestro Consejo de Adminstración. También es nuestra vicepresidenta senior de asuntos legales y de cumplimiento. Posee más de 24 años de experiencia como abogado en la industria de la aviación en Aeroméxico. La Sra. Cervantes tiene una licenciatura de la Universidad La Salle; especialidad en en Derecho Civil de la Universidad Panamericana y un programa de alta dirección por el IPADE.

Códigos de Conducta

Grupo Aeroméxico cuenta con un Código de Conducta que engloba las principales reglas, responsabilidades y compromisos que deben cumplir todos los colaboradores que laboran con nosotros a nivel nacional o internacional sin importar su nivel jerárquico. El Código también aplica para todas las empresas que conforman Grupo Aeroméxico, así como para los clientes, proveedores, accionistas o socios estratégicos que trabajen con nosotros y ejerzan funciones de representación.

El Código tiene una función de guía general, por lo que no detalla todas obligaciones o comportamientos y se invita a los colaboradores, ya sea que requieran más información o que deseen reportar alguna situación indebida, a que contacten a las áreas correspondientes o a nuestra línea corporativa de denuncias anónima. (Línea Ética Aeroméxico).

El Código está compuesto por los siguientes compromisos:

1 - Ser una empresa incluyente y apegada a normas sociales. Asegurar que nuestros colaboradores promuevan y se desarrollen un ambiente de igualdad de oportunidades y equidad, sin discriminación ni acoso, priorizando la seguridad y la salud.

2 - Ser íntegros y responsables. Fomentamos el desempeño laboral de los colaboradores, así como el uso adecuado de los bienes y beneficios que presta la empresa. Establecemos parámetros claros sobre el uso de drogas y alcohol, así como de conflictos de interés que pueden surgir en las relaciones de trabajo y con inversionistas.

3 - Ser leales. Buscamos que nuestros colaboradores se comprometan y sean leales hacia nuestros clientes, proveedores e instituciones, competidores e inversionistas, accionistas y consejeros.

4 - Respetar leyes, reglamentos y normas. Es importante que nuestros colaboradores conozcan nuestras normas, para que sean conscientes sobre las acciones que puedan considerarse como incumplimientos a leyes, reglamentos y disposiciones secundarias, especialmente aquellas relacionadas con conductas que puedan ser entendidas como soborno, tales como la aceptación de regalos, invitaciones a comidas o eventos y contratación de personal. De igual manera se definen políticas claras sobre el manejo de información ya sea confidencial, pública o privada; el uso de las redes sociales; la propiedad intelectual e industrial; así como la protección de datos personales y el adecuado uso de las tecnologías de la información.

5 - Trabajar en Equipo. Buscamos comprometer y fomentar en nuestros colaboradores un ambiente sano donde predomine el trabajo en equipo; el cuidado al medio ambiente y las acciones de responsabilidad social

Diversidad

La cultura corporativa de Grupo Aeroméxico respeta la diversidad profesional, cultural y de género e incentiva el desarrollo profesional con base al talento, carácter, educación, conocimiento, disciplina y trabajo, sin distinción de sexo, raza, religión u otros factores subjetivos similares. Además, la Emisora rechaza estrictamente cualquier clase de conducta discriminatoria, incluyendo la discriminación por género, integrando dentro de sus programas de capacitación aspectos relativos a la promoción de la equidad y diversidad.

El Código de Conducta de Grupo Aeroméxico tiene entre sus objetivos promover y desarrollar un ambiente de igualdad de oportunidades y equidad y busca prevenir la discriminación por género, raza, religión y otros factores. En adición a lo anterior, a la fecha la Emisora se encuentra trabajando en revisar y mejorar sus políticas, que serán posteriormente presentadas para su aprobación al Consejo de Administración, que impulsen activamente la inclusión corporativa y laboral, sin distinción de sexo, la diversidad y la selección de los mejores candidatos para la Emisora, tanto en los órganos de gobierno, como entre sus empleados, sin estándares específicos pero con miras a ampliar la diversidad de género, perspectiva y experiencia. Esto con responsables directos de dar seguimiento a su cumplimiento. Además, esperamos que el porcentaje de directivos relevantes y consejeros del género femenino aumente derivado de un esfuerzo más activo, propulsado por las iniciativas de Grupo Aeroméxico para incrementar la diversidad en perspectivas y experiencias de su factor humano.

Comités de Nuestro Consejo de Administración

De conformidad con nuestros Estatutos, nuestro Consejo de Administración ha creado los siguientes comités: (1) el comité ejecutivo, (2) el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, (3) el comité de nominaciones y compensaciones y (4) comité de finanzas. Los deberes de cada comité permanente los determina nuestro consejo de administración. Los miembros de cada comité son nombrados por nuestro consejo de administración, únicamente entre sus miembros, y nuestro consejo de administración también designa al presidente de cada comité. De conformidad con nuestros Estatutos y la LMV, el presidente de nuestro consejo de administración puede no ser el presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, a menos que sea aprobado por nuestra asamblea de accionistas. Todos los miembros del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias deben ser independientes. Asimismo, todos los presidentes de los comités fungen como expertos financieros o del tema relativo a cada comité.

Comité Ejecutivo

El Comité Ejecutivo está integrado por los señores: Eduardo Tricio Haro, Javier Arrigunaga Gómez del Campo y Andrés Conesa Labastida. Nuestro comité ejecutivo llevará a cabo, entre otras, las funciones de gestión, conducción y ejecución de nuestros negocios y los de nuestras subsidiarias, así como la administración, conducción y ejecución de nuestros objetivos de negocios, de acuerdo con las estrategias, políticas y lineamientos determinados y aprobados por nuestro consejo de administración. El presidente de nuestro comité ejecutivo tendrá las mismas facultades que se otorgan al director general.

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Existe un Comité de Auditoría y Prácticas Societarias compuesto por seis miembros de entre los miembros del Consejo de Administración, los cuales 11 son independientes. El presidente de este comité únicamente puede ser nombrado o removido por votación de los accionistas en una asamblea general ordinaria de accionistas. Las responsabilidades del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias incluyen, entre otras: supervisar a los auditores externos, analizar los informes de auditoría, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, informar al Consejo de Administración cualquier irregularidad, supervisar las actividades de los funcionarios, dar opiniones al Consejo de Administración con respecto a las prácticas y operaciones administrativas, solicitar y obtener opiniones de terceros expertos independientes, convocar a asamblea de accionistas, brindar asistencia al Consejo en la elaboración de los informes anuales, y presentar un informe anual al Consejo de Administración

Nombre	**Año de Nombramiento**
Luis de la Calle Pardo (Presidente)	2013
Antonio Cosío Pando	2013
Jorge Esteve Recolóns	2013
Arturo Martínez del Campo Saucedo	2013
William H. Easter III	2017
María Tricio Gómez	2017

El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias cuenta con al menos un miembro considerado experto financiero.

Comité de Nominaciones y Compensaciones

Nuestro comité de nominaciones y compensaciones cuenta, entre otras, con las siguientes responsabilidades: (i) proponer nombres de candidatos para nuestro Consejo de Administración en nuestra asamblea de accionistas; (ii) proponer la compensación de los miembros de nuestro Consejo de Administración y comités de nuestra asamblea de accionistas; (iii) oyendo la opinión de nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, recomendar la remoción de miembros de nuestro Consejo de Administración a nuestra asamblea de accionistas; y (iv) presentar, por lo menos una vez cada año, un reporte a nuestro Consejo de Administración y asamblea de accionistas con respecto a nuestras actividades.

Comité de Finanzas

Los propósitos del Comité de Finanzas consisten en asistir al Consejo de Administración en la revisión y cumplimiento de los asuntos financieros de Aeroméxico, incluyendo sobre sistema de planeación estratégica, evaluación del desempeño y condición financiera, así como la supervisión de la estructura del capital.

Funcionarios

A continuación, se presenta la lista actual de funcionarios de primer nivel, su principal ocupación, experiencia en el negocio, incluyendo otras direcciones que hayan ocupado, y sus años de servicio actual. El domicilio de negocios de nuestros funcionarios es Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Cuauhtémoc, Ciudad de México, 06500, México. A la fecha, el 75% de los funcionarios de primer nivel son del género masculino.

Nombre	Año de Nombramiento	Puesto
Andrés Conesa Labastida	2005	Director General
Ricardo Javier Sánchez Baker	2006	Vicepresidente Ejecutivo de Finanzas
James William Sarvis	2018	Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones
Nicolas E. Ferri	2019	Vicepresidente Ejecutivo Comercial
Sergio Alfonso Allard Barroso	2010	Vicepresidente Ejecutivo Legal y Relaciones Institucionales
Andrés Castañeda Ochoa	2019	Vicepresidente Ejecutivo de Digital y Experiencia al Cliente
Rosa Angélica Garza Sánchez	2019	Vicepresidente Ejecutivo de Recursos Humanos
Claudia Angélica Cervantes Muñoz	2020	Vicepresidente Senior Legal y Cumplimiento

- *Andrés Conesa Labastida***.** El señor Conesa ha sido nuestro director general desde 2005 y anteriormente fue presidente y miembro del consejo de administración de Cintra. También ha sido miembro del consejo de administración de IATA, ALTA, SkyTeam, Aeromexpress, Cecam y Seat. Actualmente es miembro del consejo de administración de diversas empresas. Ha ocupado varios puestos en el gobierno, incluyendo director general de planeación hacendaria de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y jefe de la unidad de crédito público de la misma Secretaría de 2003 a 2004, director general de asuntos hacendarios internacionales de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público de 1998 a 2000, y coordinador de asesores del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de 1997 a 1998. El señor Conesa tiene una licenciatura en economía del ITAM y un doctorado en economía de Massachusetts Institute of Technology. Para la realización de sus estudios de postgrado obtuvo las becas Fulbright y Ford Mac Arthur. En 1997 fue galardonado con el Premio Nacional de Economía que otorga Banamex a nivel de doctorado.

- *Ricardo Javier Sánchez Baker.* El señor Sánchez Baker es nuestro Vicepresidente de Finanzas y ha trabajado en nuestra compañía desde 2006. El señor Sánchez Baker también ha sido Asesor del Director General y Director de Estrategia de Ingresos. También ha sido (1) presidente del Consejo de Administración de Sabre; (2) presidente del comité técnico de Seat; y (3) miembro del Consejo de Administración de Aeromexpress, CECAM y PLM. Asimismo, ha ocupado varios puestos dentro de la Administración Pública Federal entre las que destaca la Dirección General Adjunta de Deuda Pública en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público de 2003 a 2005. El señor Sánchez Baker tiene una licenciatura en economía de la Universidad Iberoamericana, un postgrado en finanzas del ITAM y un doctorado en economía de la University of California en Los Ángeles.

- *James W. Sarvis.* El señor Sarvis Se unió al gran equipo de Aeroméxico como Vicepresidente Ejecutivo de Operaciones desde noviembre del 2018. Previamente se desempeñó como VP de Servicios a Bordo a cargo de 24000 sobrecargos y VP de Operaciones y Servicios al Cliente en 220 aeropuertos estadounidenses en la Compañía Delta Air Lines. Cuenta con 44 años de experiencia en la aviación.

- *Nicolas Ferri*. Nicolas se unió al equipo ejecutivo de Aeroméxico como Vicepresidente Ejecutivo Comercial en agosto de 2019. Previamente, se desempeñó como Vicepresidente de América Latina y Alianzas - Américas en Delta Air Lines, siendo responsable de la integración comercial de la sociedad con Aeroméxico, además de supervisar las alianzas de Delta con WestJet y Gol. También se desempeñó en varias posiciones de liderazgo senior en United y la alianza Oneworld. Ha vivido y trabajado en Uruguay, Costa Rica, EE.UU., Italia, Taiwán, Hong Kong, Canadá y Brasil. Nacido y criado en Montevideo, Uruguay, Nicolas habla con fluidez inglés, español, portugués, alemán e italiano.

- *Sergio Alfonso Allard Barroso*. El señor Allard es nuestro Vicepresidente Ejecutivo Legal y Relaciones Institucionales y ha trabajado para nuestra compañía desde 2010. Asimismo, el señor Allard fue director de asuntos comerciales de Spannair y director corporativo de asuntos comerciales de Mexicana de Aviación. El señor Allard tiene una licenciatura en actuaría de la Universidad Nacional Autónoma de México, y una maestría en economía e ingeniería financiera de la Universidad La Salle.

- *Andrés Castañeda Ochoa.* El señor Castañeda es nuestro Vicepresidente Ejecutivo de Digital y Experiencia al Cliente. Previo a formar parte de Aeroméxico se desempeñó como Director de Operaciones en Clarus Digital y Gerente en Medios y Comunicación en la División México de Unilever.

- *Rosa Angélica Garza Sánchez.* La señora Garza es nuestra Vicepresidenta Ejecutiva de Recursos Humanos, responsable de la adquisición, gestión y desarrollo del talento, así como de permear una cultura de excelencia y de alto desempeño entre los más de 15,000 empleados a nivel global. A lo largo de su trayectoria ha ocupado roles clave en compañías como PepsiCo donde fue directora senior de Recursos Humanos México y, más recientemente, de Desarrollo Organizacional para Latinoamérica. Anterior a esto fungió como Directora de Recursos Humanos de Microsoft México. La señora Garza es Licenciada en Psicología Organizacional egresada del ITESM y cuenta con un MBA.

- *Claudia Angélica Cervantes Muñoz:* La Sra. Cervantes es prosecretaria no miembro de nuestro Consejo de Adminstración. También es nuestra Vicepresidenta Senior Legal y de Cumplimiento. Posee más de 24 años de experiencia como abogado en la industria de la aviación en Aeroméxico. La señora Cervantes tiene una licenciatura de la Universidad La Salle; especialidad en Derecho Civil de la Universidad Panamericana y un programa de alta dirección por el IPADE.

Vigilancia

De acuerdo con los estatutos de Grupo Aeroméxico y con las disposiciones de la LMV, la vigilancia de la gestión, conducción y ejecución de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, estará a cargo del Consejo de Administración, del Comité de Auditoría y Practicas Societarias, así como de la persona moral que realiza la auditoría externa de la Sociedad, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, según lo señalado en la LMV.

Prestaciones Consejeros y Directivos Relevantes

El monto total que representan las remuneraciones a consejeros y miembros de alta dirección que se percibieron durante el último ejercicio se encuentran en la Nota 7 de los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 (Con el Informe de los Auditores Independientes), elaborado por KPMG, Cárdenas Dorsal, S.C.

Compensación de Consejeros y Funcionarios y Plan de Opción de Acciones para Ejecutivos

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la remuneración total que la Emisora pagó a sus consejeros y miembros de Alta Dirección fue de aproximadamente $142.1 millones de pesos, lo que incluye compensación fija y compensación variable.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, la compensación de nuestros funcionarios de la alta dirección pagada o acumulada en ese año incluye beneficios a corto plazo, bonos de compensación variable y pagos basados en el otorgamiento de restringidas. Los bonos anuales son aprobados por nuestro comité de nominaciones y compensaciones con base en varios factores del desempeño de la empresa.

Ninguno de nuestros consejeros o funcionarios son parte de un contrato celebrado con nosotros o alguna de nuestras subsidiarias con respecto a beneficios después de la terminación de la relación laboral. Nuestra Empresa no paga pensiones o beneficios para el retiro u otros beneficios a nuestros consejeros en su calidad de consejeros. Nuestros funcionarios ejecutivos son elegibles para recibir beneficios para el retito o por terminación de la relación laboral conforme a la legislación mexicana en los mismos términos que los demás empleados.

La Compañía cuenta con un Plan de suscripción de Acciones para los funcionarios que cumplan con los parámetros que determine el Consejo de Administración y/o el Comité de Nominaciones y Compensaciones.

Principales Accionistas

La siguiente tabla muestra una integración aproximada de los accionistas que la empresa tiene conocimiento a esta fecha, de acuerdo con la información proporcionada a la Compañía:

Accionistas	Acciones
Inversionistas, consejeros y personas relacionadas (1)	145,179,021
Delta	349,758,821
Otros accionistas	187,181,951
Total de acciones en circulación	682,119,793
Acciones en tesorería	83,730,300
Total acciones Autorizadas	765,850,093

(1) La información del número de acciones es estimada.

De acuerdo con la información proporcionada a la Compañía por sus consejeros y directivos relevantes, los señores consejeros Eduardo Tricio Haro, José Antonio Tricio Haro y Valentín Diez Morodo son, de manera individual, titulares de más del 1% y menos del 10% de las acciones en circulación de la Sociedad. Hasta donde es conocimiento de la Compañía, ningún accionista, de manera individual, ejerce influencia significativa, control o poder de mando sobre Aeroméxico. Además, la Compañía no se encuentra controlada, directa o indirectamente, por alguna persona física o moral, o gobierno extranjero.

(D) Estatutos Sociales y Otros Convenios

A continuación, se presenta un resumen de algunas disposiciones de Estatutos, la LMV y la Ley de Inversión Extranjera. Esta descripción no pretende ser exhaustiva y está sujeta a lo establecido en nuestros Estatutos. Para una descripción de las disposiciones de nuestros Estatutos respecto de la integración y operación de nuestro Consejo de Administración, nuestro Comité Ejecutivo, nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, y nuestro Comité de Nominaciones y Compensaciones, ver Sección "*(4) Administración – (c)Administradores y Accionistas".*

Constitución

La Sociedad se constituyó el 19 de marzo de 2002, de conformidad con la legislación mexicana como Grupo Aeroméxico, S.A de C.V. En 2011 se reformaron los Estatutos a fin de modificar la denominación de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y adoptar el régimen aplicable a una sociedad anónima bursátil listada en el mercado de valores mexicano. El domicilio social se encuentra en la Ciudad de México.

Los Estatutos están disponibles para consulta en las oficinas de la Bolsa Mexicana de Valores y en su sitio web, http://www.bmv.com.mx.

Duración

Los Estatutos establecen que la Sociedad tiene una duración de noventa y nueve años.

Objeto Social

El objeto social, de conformidad con los Estatutos, es promover, constituir, organizar, explotar y tomar participación en el capital y patrimonio de todo género de sociedades mercantiles, civiles, asociaciones o empresas industriales, comerciales, de servicios o de cualquier otra índole, tanto nacionales como extranjeras,

así como participar en su administración o liquidación y llevar a cabo otras actividades accesorias para ayudarnos en la conducción de nuestro negocio.

Capital Social y Derechos de Voto

Grupo Aeroméxico es una sociedad anónima bursátil de capital variable. Cualquier aumento o disminución en la parte mínima fija de capital social debe ser aprobado por una asamblea extraordinaria de accionistas y consecuentemente se debe reformar los Estatutos a fin de reflejar dicha aprobación. Cualquier aumento o disminución de la parte variable de del capital debe ser aprobada por una asamblea general ordinaria de accionistas sin que sea necesario reformar los Estatutos.

Para mayor información, ver Sección "*(4)Administración – (c)Administradores y Accionistas – Principales Accionistas"* y los Estados Financieros que se anexan a este reporte anual.

Existen restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros. Para mayor información ver *Sección "Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros"*.

Registro y Transmisión

La Sociedad mantiene un registro de acciones y, de conformidad con la ley aplicable, únicamente reconoce como accionistas a las personas que están registradas como tales en nuestro registro de acciones (incluyendo accionistas que mantengan acciones a través de registros en cuentas con Indeval, que están inscritos en nuestro registro de acciones y participantes del Indeval). Nuestros accionistas pueden detentar sus acciones en la forma de títulos físicos o a través de asientos en libros de instituciones que tengan cuentas con el Indeval. Se podrán mantener cuentas con el Indeval a través de intermediarios, bancos y otras entidades aprobadas por la CNBV.

Prohibición de Adquisición de Acciones por Subsidiarias

De conformidad con la LMV y conforme a las disposiciones de nuestros Estatutos, las entidades que sean directa o indirectamente controladas por la Sociedad no pueden adquirir, ya sea directa o indirectamente, nuestras acciones u otros títulos de crédito que representen nuestras acciones, a menos que dichas acciones sean adquiridas a través de un fondo de inversión.

Cambios en El Capital Social y Derechos de Preferencia por Aumentos de Capital en Los Estatutos

Salvo por aumentos y reducciones con acciones de tesorería, la recompra de acciones de conformidad con las reglas de la LMV y los aumentos realizados en el rango permitido por el capital social autorizado, todo aumento y disminución de la parte fija o variable del capital social debe ser aprobado por la mayoría de los accionistas presentes en una asamblea general extraordinaria o una asamblea general ordinaria, respectivamente. En caso de aumento de capital social (salvo por ofertas públicas de acciones o reventa de acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones realizadas de conformidad con las reglas de la LMV y otras excepciones contempladas en los estatutos tales como la realización de ciertos aumentos de capital en especie), los accionistas tienen el derecho a suscribir y pagar acciones nuevas emitidas como resultado de dicho aumento en proporción a su participación accionaria a dicha fecha. Ver Sección "*(4)Administración – (d)Estatutos Sociales y Otros Convenios – Recompras de Acciones"*.

Asimismo, los Estatutos de la Sociedad contemplan que cualquier operación realizada por una persona o grupo de personas para adquirir 2.5% o más de las acciones en circulación requiere de la previa autorización del Consejo de Administración, inclusive en los casos que ya cuenten con tenencias accionarias del 2.5% (dos punto cinco por ciento) o más (en el entendido que para la aprobación de una acumulación por competidores directos o indirectos de la Sociedad o sus empresas subsidiarias o afiliadas, requerirá de una aprobación de cuando menos el 75% de los consejeros). Dicha autorización también se requiere para la celebración de contratos que resulten en el ejercicio conjunto de derechos de voto igual o mayor al 2.5% u otro múltiplo de 2.5% del capital social de la Sociedad. En caso que dichas operaciones no cumplan con los requisitos descritos anteriormente,

los accionistas en cuestión no podrán ejercer sus respectivos derechos corporativos, incluyendo, sin limitar, sus derechos de voto.

En adición a lo señalado anteriormente, la persona o grupo de personas que pretendan adquirir o alcanzar por cualquier medio, directa o indirectamente, la titularidad del 30% (treinta) por ciento o más de acciones ordinarias de la sociedad, dentro o fuera de alguna bolsa de valores, mediante una o varias operaciones de cualquier naturaleza, simultáneas o sucesivas, estarán obligadas a realizar la adquisición mediante oferta pública conforme a las características señaladas en el artículo 98 de la LMV y ajustándose a lo establecido en el artículo 97 de la citada LMV.

De acuerdo a lo estipulado por los Estatutos de la Sociedad, las entidades que directa o indirectamente sean controladas por la Sociedad no tendrán derecho a adquirir, directa o indirectamente, acciones u otros títulos de crédito que representen sus acciones, a menos que dichas acciones sean adquiridas a través de una sociedad de inversión.

Cambios al Capital Fijo o Variable

De conformidad con nuestros Estatutos y la legislación aplicable, nuestro capital social está compuesto por una porción mínima, correspondiente al capital fijo, y podrá tener una porción de capital variable, mismas que están representadas por nuestras acciones. Con excepción de aumentos en el capital social que resulten de una oferta pública de acciones de tesorería, (1) la porción fija de nuestro capital social únicamente podrá ser aumentada o reducida mediante resolución de una asamblea general extraordinaria de accionistas y para llevar a cabo estos aumentos o disminuciones se deberán reformar nuestros Estatutos, y (2) la porción variable de nuestro capital social únicamente podrá ser aumentada o reducida mediante resolución de una asamblea general ordinaria de accionistas y no será necesaria reforma alguna para llevar a cabo estos aumentos o disminuciones. Nuestro Consejo de Administración podrá autorizar aumentos al capital social que no excedan de la porción variable máxima autorizada.

Derechos de Suscripción Preferente

De conformidad con nuestros Estatutos y la legislación aplicable, excepto en las circunstancias descritas más adelante, en caso de un aumento en nuestro capital social, un accionista registrado generalmente tiene el derecho preferente de suscribir un número suficiente de acciones para mantener su mismo porcentaje de participación accionaria. El derecho de suscripción preferente deberá ejercerse dentro del plazo fijado por los accionistas en la asamblea que declare el aumento de capital, mismo que no podrá ser menor a 15 días a partir de la publicación de la notificación del aumento de capital en el diario oficial de nuestro domicilio social.

Las acciones emitidas por la Sociedad en relación con un aumento en nuestro capital variable, con respecto a las cuales no se hayan ejercido derechos de suscripción preferente, podrán ser vendidas a terceros en los mismos términos y condiciones previamente aprobados por los accionistas o el Consejo de Administración, pero en ningún caso por debajo del precio al que fueron ofrecidas a los accionistas. De conformidad con la ley mexicana, los derechos de preferencia no pueden ser renunciados anticipadamente.

La LMV permite que el derecho de suscripción preferente no sea aplicable a la emisión y venta de acciones de una sociedad anónima bursátil a través de ofertas públicas, si esto es permitido por nuestros Estatutos y siempre que se cuente con la autorización de la CNBV para realizar la oferta pública y con la aprobación de nuestra asamblea extraordinaria de accionistas convocada para tal efecto. El derecho de suscripción preferente no es aplicable respecto de:

- acciones emitidas por la Sociedad en relación con fusiones;
- acciones emitidas en relación con la conversión de valores convertibles, cuya emisión haya sido previamente aprobada por nuestros accionistas y el cumplimiento de otras formalidades;
- acciones emitidas en relación con la capitalización de las cuentas señaladas en nuestro balance general; y

- la reventa de acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones llevadas a cabo por la Sociedad en la Bolsa Mexicana de Valores.

Es posible que los accionistas extranjeros no puedan ejercer los derechos de suscripción preferente en caso de aumentos de capital futuros, salvo que se reúnan ciertas condiciones. La Emisora no está obligada a adoptar ninguna medida para permitir dicho ejercicio.

Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros

Restricciones de Propiedad de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera

La participación de extranjeros en el capital social de algunas sociedades mexicanas está regulada por la Ley de Inversión Extranjera y el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera. La Secretaría de Economía y la Comisión Nacional de la Inversiones Extranjeras son responsables de la aplicación de la Ley de Inversión Extranjera y del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera.

La Ley de Inversión Extranjera reserva algunas actividades económicas exclusivamente al Estado mexicano y limita la inversión extranjera en sociedades que realizan ciertas actividades, tales como la prestación del servicio de transporte aéreo nacional. Por "inversionista mexicano" se entiende: (1) una persona física de nacionalidad mexicana, o (2) una persona moral mexicana cuyos documentos constitutivos no permitan que inversionistas extranjeros sean propietarios de o controlen, directa o indirectamente, acciones de su capital social (a la que se le denomina una cláusula de exclusión de extranjeros). Todas las demás personas son consideradas "inversionistas extranjeros" de conformidad con la normatividad mexicana.

Conforme a la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas extranjeros no pueden ser propietarios, directa o indirectamente, de más del 49% del capital social con derecho a voto de una sociedad mexicana a la que el gobierno federal, a través de la SCT, haya otorgado una concesión para prestar servicios de transporte aéreo de pasajeros, mercancías y correspondencia, de conformidad con la Ley de Aviación Civil (como Aeroméxico y Aeroméxico Connect).

Restricciones de Inversión Neutra en Nuestros Estatutos Sociales

El 30 de marzo de 2011, la Dirección General de Inversión Extranjera nos autorizó la emisión de una serie única de acciones, mismas que serían consideradas "inversión neutra", por lo tanto, permitiendo que los Accionistas Extranjeros sean dueños de dichas acciones, sujeto a lo siguiente: (1) las acciones propiedad de inversionistas Mexicanos siempre deberán representar por lo menos, el 10% de la totalidad de las acciones representativas de nuestro capital social; (2) nuestras acciones propiedad de Accionistas Extranjeros, sólo conferirán cierto derecho de voto y otros derechos descritos más adelante; (3) en ningún caso el total de la "inversión neutra" podrá exceder del 90% de la totalidad de las acciones representativas de nuestro capital social; y (4) los inversionistas mexicanos deberán conservar la facultad de determinar nuestro control administrativo y de gestión. Dichas condiciones se encuentran previstas en nuestros Estatutos. Al momento de transmitir estas acciones a un inversionista mexicano, se otorgan derechos de voto a estas acciones y éstas dejan de ser consideradas "inversión neutra" para efectos de la Ley de Inversión Extranjera. Las acciones que se consideran "inversión neutra" no se considerarán para efectos de la determinación del porcentaje de inversión extranjera en nuestro capital social.

Las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros únicamente conferirán los siguientes derechos con respecto a nuestras asambleas de accionistas:

- los derechos de minoría según se describen en "*—Asambleas de Accionistas y Derechos de Voto—Algunos Derechos de Minorías*";
- el derecho de asistir a asambleas generales ordinarias de accionistas y asambleas generales extraordinarias de accionistas (y votar sujeto a la limitación señalada más adelante);

- el derecho de voto con respecto a resoluciones relacionadas con (1) la aprobación de operaciones que representen más del 20% de nuestros activos consolidados, (2) cualquier solicitud para cancelar el registro de nuestra acción es en el RNV que mantiene la CNBV, o (3) aumentos o disminuciones de nuestro capital social; y
- con respecto a otros asuntos considerados en nuestras asambleas generales ordinarias de accionistas, los Accionistas Extranjeros únicamente podrán votar acciones de las que sean propietarios hasta por un máximo equivalente a 49% de las acciones, con derecho a votos presentes o representados en la asamblea. En caso que el número de acciones de los Accionistas Extranjeros que pretendan votar exceda del 49% del número de las acciones propiedad de accionistas mexicanos presentes o representadas en cualquier asamblea, nosotros (1) daremos efecto a los votos de cada Accionista Extranjero de forma proporcional con base en la porción de todas las acciones votadas por los Accionistas Extranjeros que estén presentes o representadas en esa asamblea, y (2) consideraremos todas las acciones propiedad de Accionistas Extranjeros que excedan del 49% de las acciones de inversionistas mexicanos presentes o representados en la asamblea a ser votadas en el mismo sentido que los votos de la mayoría de los inversionistas mexicanos.

Para que nuestras acciones puedan ser consideradas como inversión neutra de conformidad con la Ley de Inversión Extranjera y el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera, 10% de nuestro capital social deberá ser, en todo momento, propiedad de inversionistas mexicanos. Los inversionistas mexicanos que deben ser propietarios en todo momento del 10% de nuestro capital social o una parte de ese porcentaje que son personas morales, deberán contar con cláusula de exclusión de extranjeros en sus estatutos sociales (esto es, una disposición que no permita a inversionistas extranjeros controlar dichas sociedades). Para cumplir con este requerimiento, nuestro Consejo de Administración ha adoptado políticas y procedimientos conforme a los cuales los accionistas con una participación mayor al 2.5%, los miembros de nuestro Consejo de Administración, nuestro director general y nuestros principales funcionarios están obligados a notificarnos anticipadamente cuando se lleven a cabo operaciones con nuestras acciones. Estas políticas y procedimientos nos permiten monitorear el cumplimiento de dichas personas con la LMV y sus reglamentos y nos dan la oportunidad de adoptar las medidas necesarias para ese cumplimiento.

Jurisdicción Exclusiva en Acciones Legales Relacionadas con Nuestros Estatutos Sociales

Nuestros Estatutos establecen que cualquier controversia relacionada con la interpretación o cumplimiento de los Estatutos se someterá a la jurisdicción de los tribunales competentes ubicados en la Ciudad de México.

Pérdida de Acciones si un Accionista Invoca la Protección de Gobiernos Extranjeros

Conforme a la ley mexicana, nuestros Estatutos establecen que "*los accionistas extranjeros actuales o futuros de la Sociedad se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones exteriores a considerarse como nacionales respecto de las acciones de la Sociedad que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que la Sociedad sea titular o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos con las autoridades mexicanas en que la Sociedad sea parte, y a no invocar por lo mismo, la protección de su gobierno, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la Nación Mexicana las acciones emitidas por esta Sociedad que hubiesen adquirido*". De conformidad con esta disposición, se considera que un accionista extranjero ha aceptado invocar la protección de su propio gobierno al solicitar a dicho gobierno el interponer una demanda diplomática en contra del gobierno de México con respecto a los derechos del accionista como accionista, pero no se considera que ha renunciado a cualquier otro derecho que pudiera tener de conformidad con la legislación mexicana, con respecto a su inversión en nuestra Sociedad. Si el accionista invoca dicha protección gubernamental en contravención a este acuerdo, sus acciones podrían perderse en beneficio del gobierno mexicano. Las leyes mexicanas requieren que dicha disposición sea incluida en los estatutos sociales de todas las sociedades mexicanas a menos que dichos estatutos sociales prohíba la propiedad de acciones por personas extranjeras.

Asambleas de Accionistas y Quórum

De conformidad con los Estatutos de la Sociedad, las asambleas de accionistas pueden ser ordinarias, extraordinarias y especiales. Son asambleas ordinarias las que se reúnen para tratar cualquier asunto que no esté reservado expresamente para la asamblea extraordinaria y para la aprobación de cualquier tipo de operaciones celebradas con respecto a cualquier entidad controlada por nosotros que, en un ejercicio fiscal, exceda del 20% o más de los activos consolidados de acuerdo con los estados financieros trimestrales más recientes. Las asambleas ordinarias se celebrarán cuando menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social para aprobar, entre otras cuestiones, el informe del Consejo de Administración con respecto a los estados financieros, la designación o ratificación de los miembros del Consejo de Administración, en su caso, el decreto de dividendos y la determinación de los emolumentos de los consejeros.

Son asambleas extraordinarias las que se reúnen para considerar cualquiera de los asuntos a que se refiere el artículo 182 de la LGSM, tales como cambio del objeto social, fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación de la Sociedad, modificaciones de los estatutos, y cualquier otro asunto que de conformidad con los Estatutos deba ser aprobado por una asamblea extraordinaria. Son asambleas especiales de accionistas las que reúnen a los accionistas de una determinada serie o clase para considerar cualquier asunto que afecte a dichos accionistas pero no a los accionistas de otras series o clases.

De conformidad con los Estatutos, la Asamblea General Ordinaria de Accionistas se considerará legalmente instalada en virtud de primera convocatoria si a ella concurren accionistas que representen el 50% (cincuenta por ciento) de las acciones con derecho a voto en la misma y sus resoluciones serán válidas si son adoptadas por el voto favorable de la mayoría de las acciones presentes o representadas en la asamblea. Las asambleas ordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas cualquiera que sea el número de acciones representadas en la asamblea, y sus resoluciones serán válidamente adoptadas por mayoría de votos. El quórum mínimo requerido para una asamblea extraordinaria de accionistas en primera convocatoria es del 75% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas sin son adoptadas por el voto favorable de al menos el 50% de las acciones representativas del capital social; las asambleas extraordinarias de accionistas celebradas en virtud de segunda o ulterior convocatoria serán válidamente celebradas con al menos el 50% de las acciones representativas del capital social y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas por el voto favorable de las acciones que representen al menos el 50% de dicho capital social.

Adicionalmente, nuestros estatutos establecen que los siguientes asuntos deben ser en todo caso aprobados con el voto favorable de al menos dos terceras partes del total de acciones en circulación de la Sociedad:

- Modificaciones a los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico o de cualquiera de sus subsidiarias que afecte la inversión extranjera, la inversión neutra o el control.
- Fusión, o venta, transmisión u disposición de todos o una parte sustancial de los activos a cualquier tercero, de la Sociedad o cualquiera de sus subsidiarias.
- Cambios en la naturaleza del negocio en el que la Sociedad o cualquiera de sus subsidiarias.
- Una vez que haya sido aprobado por nuestro Consejo de Administración, cualquier adquisición por un competidor del 2.5% o más de nuestras acciones en circulación.
- Asuntos referidos en las fracciones I, II, IV, V, VI y VII del artículo 182 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.
- Asuntos referidos en el artículo 47 de la LMV.

Con la excepción de los asuntos referidos en el numeral x anterior, que en primera instancia deben ser aprobados por el Consejo de Administración, los asuntos antes referidos estarán reservados para aprobación de la Asamblea de Accionistas y no por cualquier otro órgano corporativo, incluyendo el Consejo de Administración.

Las convocatorias para las asambleas de accionistas deberán publicarse en el sistema electrónico de la Secretaría de Economía con cuando menos 15 días naturales de anticipación a la fecha establecida para la asamblea. De conformidad con la legislación mexicana, los Estatutos exigen que toda la información sobre los asuntos que se someterán a la deliberación de la asamblea sea puesta a disposición a partir de la fecha de entrega del aviso de la asamblea.

Conflictos de Intereses de Accionistas

De conformidad con la ley mexicana, un accionista se deberá abstener de estar presente en la deliberación y votación de un asunto en el que tenga un conflicto de interés. Si no obstante el accionista vota dicho accionista será responsable de los daños, pero únicamente si la operación no hubiese sido aprobada sin el voto de dicho accionista. La determinación del interés en conflicto sería inicialmente realizada por el accionista, sujeto a una determinación judicial en contrario. La ley mexicana no establece reglas precisas para el criterio que debe ser aplicado en relación con la determinación de conflictos de interés.

Derechos de los Accionistas Minoritarios

Los Estatutos de la Sociedad establecen protecciones para los accionistas minoritarios. Los derechos de los accionistas minoritarios son los que deben otorgar las sociedades anónimas bursátiles de conformidad con la LMV.

Algunos Derechos de Minorías

La LMV y la Ley General de Sociedades Mercantiles establecen las siguientes protecciones para los accionistas minoritarios:

- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en circulación podrán designar a un miembro de nuestro Consejo de Administración y a respectivo su suplente por cada 10% de nuestras acciones que sean propietarios (en el entendido que los Accionistas Extranjeros en ningún caso podrán designar a más del 49% de los miembros de nuestro Consejo de Administración con base en este derecho). Tal designación sólo podrá revocarse por otro accionista si se revoca el nombramiento de todos los demás consejeros, y la misma deberá enviarse a nuestro comité de nominaciones y compensaciones con anterioridad a la asamblea de accionistas correspondiente;
- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en circulación podrán solicitar por escrito al presidente del Consejo de Administración o del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias que convoque a una asamblea de accionistas para tratar los asuntos indicados en la solicitud, y, si la asamblea no es convocada dentro de los 15 días siguientes a la fecha de dicha solicitud, dichos titulares podrán solicitar que un tribunal competente convoque la asamblea;
- cualquier titular de acciones podrá solicitar que se convoque a una asamblea de accionistas en caso que no se haya celebrado una asamblea de accionistas por dos años consecutivos o si las asambleas de accionistas celebradas durante dicho periodo no han considerado el informe del Consejo de Administración del año anterior o nuestros estados financieros consolidados o no han elegido consejeros o determinado su compensación;
- los titulares de por lo menos el 10% de las acciones en cualquier asamblea de accionistas podrán solicitar que se aplace por tres días la consideración de cualquier resolución con respecto a cualquier asunto respecto del cual no se consideren suficientemente informados;
- los titulares del 20% de nuestras acciones en circulación podrán oponerse judicialmente a cualquier resolución de las asambleas generales respecto de las cuales tengan derecho de voto, siempre que (1) la demanda se presente dentro de los 15 días siguientes a la fecha de clausura de la asamblea correspondiente, (2) que la demanda señale la cláusula de los Estatutos o el precepto legal infringido y el concepto de violación, (3) que los reclamantes no hayan concurrido a la Asamblea o hayan dado su voto en contra de la resolución; en el entendido que la ejecución de las resoluciones impugnadas podrá suspenderse por el juez competente, siempre que los reclamantes dieren fianza bastante para

responder de los daños y perjuicios que pudieren causarse a la Emisora por la inejecución de dichas resoluciones; y

- los titulares del 5% o más de nuestras acciones en circulación podrán iniciar acciones en contra de los miembros del Consejo de Administración, funcionarios y otros accionistas en ciertas circunstancias.

Información a los Accionistas

- El Consejo de Administración es responsable de presentar la siguiente información a la asamblea general ordinaria de accionistas: (i) informes al Comité de Auditoría y Prácticas Societarias previamente sometidos al Consejo de Administración, (ii) los principales resultados de su revisión de los estados financieros de la emisora (y, en su caso, de sus subsidiarias), (iii) dictamen del auditor externo, (iv) opinión del Consejo de Administración respecto del informe del Director General, previamente sometida al Consejo de Administración, (v) un informe en que se expliquen las políticas principales y criterios contables utilizados en la elaboración de los estados financieros de la Sociedad, y (vi) el informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la LMV.
- Los Estados Financieros Auditados y los estados financieros trimestrales no auditados de la Sociedad deben darse a conocer de conformidad con las disposiciones generales de la LMV y las normas de carácter general emitidas por la CNBV, y deben estar a disposición del público en el sitio web de la BMV. También se exige presentar un informe anual ante la BMV, el que también debe estar disponible en el sitio web de la BMV.
- la BMV, el que también debe estar disponible en el sitio web de la BMV.

Nombramiento de Consejeros

- La LMV establece que los consejos de administración de sociedades anónimas bursátiles deben de estar integrados por un máximo de 21 miembros de los cuales al menos el 25% deberán ser "independientes". La asamblea general de accionistas es responsable del nombramiento de consejeros y sus respectivos suplentes, los cuales en el caso de los consejeros independientes también deben de ser calificados como independientes.
- De conformidad con la legislación mexicana y los Estatutos de la Sociedad, cualquier accionista o grupo de accionistas que posea el 10% o más de las acciones pagadas tiene derecho a designar un consejero, (en el entendido que los Accionistas Extranjeros en ningún caso podrán designar a más del 49% de los miembros del Consejo de Administración con base en este derecho). La elección de un consejero efectuada por los accionistas minoritarios únicamente podrá ser revocada a partir de la revocación del nombramiento de todos los demás miembros del consejo.
- En términos del artículo 24 de la Ley del Mercado de Valores, los Consejeros permanecerán en el cargo un año y continuarán en el desempeño de sus funciones aun cuando hubiese concluido el plazo para el que hubiesen sido designados o por renuncia al cargo, hasta por un plazo de 30 (treinta) días naturales, a falta de la designación del sustituto o cuando éste no tome posesión de su cargo, sin estar sujetos a lo dispuesto en el artículo 154 de la Ley General de Sociedades Mercantiles.
- El Consejo de Administración podrá designar Consejeros provisionales, propietarios o suplentes, sin intervención de la Asamblea General de Accionistas, cuando se actualice alguno de los supuestos señalados en el párrafo anterior, cuando hubiesen dejado su cargo por cualquier causa o en el caso del artículo 155 de la Ley General de Sociedades Mercantiles. La Asamblea General de Accionistas de la Sociedad ratificará dichos nombramientos o designará a los Consejeros sustitutos en la asamblea de accionistas inmediata siguiente, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 50, fracción I de la Ley del Mercado de Valores.
- En términos de los estatutos sociales, no podrá removerse a más de una tercera parte de los Consejeros en un período de 3 (tres) ejercicios sociales.

- El Consejo de Administración deberá reunirse al menos cada tres meses y en cualquier momento en que sea convocado por su presidente, el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, o el 25% o más de los consejeros.
- El quórum de asistencia necesario para celebrar válidamente una sesión del Consejo de Administración es de al menos la mayoría de los consejeros. Las resoluciones del Consejo de Administración requieren del voto favorable de, por lo menos, el 50% de los consejeros presentes en dicha sesión. El presidente del Consejo de Administración tiene voto de calidad en caso de empate.

Facultades del Consejo de Administración

- Los Estatutos de la Sociedad establecen que el Consejo de Administración tiene, entre otras facultades la de determinar las estrategias de negocios, así como para vigilar la administración de la Sociedad y sus subsidiarias, con base en la relevancia que dichas subsidiarias tienen con respecto a la situación financiera, administrativa y legal de la Sociedad. Este amplio poder incluye el nombramiento y revocación del Director General, así como la determinación de las políticas de remuneración del Director General y otros funcionarios.
- Facultades del Presidente del Consejo de Administración, del Presidente Comité Ejecutivo y del Director General.
- Los Estatutos Sociales establecen que el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Director General cuentan con el poder de administrar y conducir y ejecutar los objetivos de negocios de acuerdo con las estrategias, políticas y lineamientos determinados y aprobados por el Consejo de Administración. Para cumplir con estas responsabilidades, cada uno de dichas personas cuenta con poderes para actos de administración y pleitos y cobranzas (de acuerdo con las disposiciones del Consejo de Administración). El Director General es responsable, entre otras actividades, de: (i) dar cumplimiento a las resoluciones de las asambleas de accionistas y del Consejo de Administración conforme a las instrucciones que, en su caso, le gire la propia asamblea o el Consejo, (ii) difundir información relevante y eventos que deben de ser revelados al público de conformidad con lo previsto por la LMV, (iii) verificar que se realicen, en su caso, las aportaciones de capital realizadas por los accionistas, (iv) dar cumplimiento a los requisitos legales con respecto a los dividendos que se paguen a los accionistas, y (v) elaborar y presentar al Consejo de Administración los informes, estrategias de negocios y demás información conforme a la LMV.
- Según se establece en los Estatutos, en términos de lo dispuesto en el artículo 28, fracción VIII de la Ley del Mercado de Valores, el Presidente del Consejo de Administración, el Presidente del Comité Ejecutivo y el Director General requerirán la autorización del Consejo de Administración para ejercer cualesquier actos de dominio, contratar endeudamientos a nombre de la Sociedad o celebrar operaciones fuera del curso ordinario de negocios a nombre de la Sociedad en exceso de lo que determine el Consejo de Administración.

Dividendos

En cada una de nuestras asambleas generales ordinarias anuales de accionistas, nuestro Consejo de Administración presenta nuestros estados financieros consolidados del ejercicio fiscal anterior, junto con un informe sobre dichos estados financieros preparado por nuestro Consejo de Administración, a los accionistas para su aprobación. Una vez aprobados los estados financieros por nuestros accionistas, los accionistas determinan la asignación de nuestra utilidad neta del ejercicio anterior. Conforme a la legislación aplicable, los dividendos pueden ser pagados de resultados acumulados derivados de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si (i) se ha creado o mantenido la reserva legal, reservando anualmente el 5% de las utilidades netas, hasta que la reserva legal represente al menos el 20% del capital suscrito y pagado, o se decida aunque la reserva sea menor del 20%, (ii) los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y (iii) las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas.

Nuestros Estatutos requieren que los dividendos sean declarados y pagados únicamente sujeto a las limitaciones descritas anteriormente y con la aprobación de la mayoría de nuestras acciones en circulación presentes o representadas en una asamblea general ordinaria de accionistas. Todas las acciones en circulación al momento en que se declare un dividendo u otra distribución tienen derecho a recibir el dividendo u otra distribución por partes iguales. Las acciones de tesorería no tendrán derecho a los dividendos u otras distribuciones.

Disolución o Liquidación

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles y nuestros Estatutos, podrá solicitarse la disolución o liquidación de nuestra sociedad, en los siguientes casos:

- por expiración del término fijado en nuestros Estatutos
- la imposibilidad de seguir realizando nuestro objeto social;
- por acuerdo de nuestros accionistas en una asamblea general extraordinaria de accionistas;
- por la reducción del número de nuestros accionistas a menos de dos; y
- por la pérdida de las dos terceras partes del capital social.

Ante la disolución o liquidación, nuestros accionistas nombrarán a uno o más liquidadores en una asamblea general extraordinaria de accionistas para liquidar nuestros asuntos. Todas las acciones en circulación e íntegramente pagadas tendrán derecho a participar en partes iguales en cualquier distribución de liquidación.

Limitaciones a la Adquisición de Acciones

Se Necesita Aprobación Previa para Algunas Adquisiciones de Nuestras Acciones Ordinarias

Nuestros Estatutos establecen que cualquier adquisición de 2.5% o más de nuestras acciones en circulación, en una operación o en varias operaciones simultáneas o sucesivas por cualquier persona o grupo de personas, requerirá de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración. Si la persona o grupo que adquiere es o incluye a uno de nuestros competidores directos o indirectos o sus subsidiarias o afiliadas, se requerirá de una aprobación de cuando menos el 75% de los miembros nuestro Consejo de Administración. Adicionalmente, la celebración de un acuerdo entre un grupo de nuestros accionistas que resulte en el ejercicio conjunto de los derechos de voto de 2.5% o más de nuestras acciones requiere de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, salvo en limitadas circunstancias, tales como el acuerdo para nombrar a un consejero. En caso que dicha aprobación no sea obtenida antes de la consumación de una adquisición de acción o la celebración de un convenio de accionistas, los titulares de las acciones afectadas no podrán ejercer los derechos corporativos con respecto a dichas acciones, incluyendo, sin limitar, los derechos de voto.

Ofertas Públicas Forzosas para la Adquisición del 30% o Más de Nuestras Acciones Ordinarias

En adición al requerimiento de la aprobación previa de nuestro Consejo de Administración, una persona o grupo de personas que pretendan adquirir la titularidad del 30% o más de nuestras acciones pero menos de un porcentaje que resultaría en la obtención del control de las acciones con derecho a voto de dicha emisora, el comprador estaría obligado a realizar una oferta forzosa por (1) el porcentaje del capital social de la sociedad equivalente a la proporción de acciones que se pretenda adquirir en relación con el total de éstas, o (2) el 10% de dicho capital, lo que resulte mayor. Si la adquisición de acciones por dicha persona o grupo de personas es realizada con la intención de adquirir control de nuestra compañía, la oferta pública deberá ser realizada por el 100% de nuestras acciones en circulación. La oferta pública deberá ser realizada al mismo precio por todas las acciones. El precio de la oferta no podrá ser menor al valor en libros de las acciones conforme a lo reportada en el último estado de resultados trimestral aprobado por nuestro Consejo de Administración.

Estas disposiciones y restricciones no son aplicables en los siguientes casos (1) la transmisión de acciones por muerte, (2) la transmisión de acciones a una afiliada, (3) la transmisión de acciones conforme a una orden

gubernamental, y (4) los aumentos en los porcentajes accionarios que resulten de reducciones o aumentos al capital social conforme a las resoluciones de la asamblea general de accionistas.

Recompra de Acciones

Conforme a la LMV, nuestros Estatutos establecen que podemos adquirir acciones representativas de nuestro capital social o títulos de crédito o cualesquiera otros documentos que representen dichas acciones en la Bolsa Mexicana de Valores a los precios de mercado prevalecientes en ese momento. No estamos obligados a crear reservas especiales para la recompra de acciones y no necesitamos de la aprobación de nuestro Consejo de Administración para llevarlas a cabo. Sin embargo, la aprobación de los accionistas es necesaria con respecto al monto mínimo de fondos que podemos usar anualmente para comprar nuestras propias acciones, y nuestro consejo de administración podrá nombrar a una persona o grupo de personas para que lleven a cabo dichas recompras de acciones. El monto total de recursos asignados a las recompras de acciones en el año de que se trate no podrá exceder del monto total de nuestra utilidad neta en el año de que se trate, incluyendo resultados acumulados. De conformidad con nuestros Estatutos y la LMV, también podemos recomprar nuestras acciones para cancelación conforme a una decisión de nuestra asamblea general extraordinaria de accionistas. La adquisición de acciones propias deberá ser realizada con fondos de ya sea nuestro capital contable si las acciones propias continúan en nuestra posesión o nuestro capital social si las acciones propias son convertidas en acciones de tesorería.

Los derechos corporativos que correspondan a la adquisición de acciones propias no podrán ser ejercidos durante el periodo en el que dichas acciones sean de nuestra propiedad, y dichas acciones no serán consideradas en circulación para efectos de calcular cualquier quórum o voto en una asamblea de accionistas durante dicho periodo. Las acciones propias y los títulos de crédito o cualquier otro documento que represente dichas acciones o derechos sobre las mismas que pertenezcan a la Emisora, podrán ser colocadas entre el público inversionista. Estas adquisiciones deberán ser realizadas conforme a las disposiciones de la LMV, y reportadas y reveladas en la manera prescrita por la CNBV.

Amortización

Nuestros Estatutos establecen que estamos en posibilidad de amortizar nuestras acciones con utilidades repartibles sin reducir nuestro capital social en caso de ser aprobado mediante resolución de una asamblea general extraordinaria de accionistas. La amortización deberá llevarse a cabo de conformidad con los términos establecidos en una asamblea general extraordinaria de accionistas, a prorrata o con respecto a acciones elegidas en grupo.

Derechos de Retiro

Si nuestros accionistas aprueban un cambio en nuestro objeto social, un cambio en nuestra nacionalidad o la transformación de nuestra sociedad, cualquier accionista que tenga el derecho de votar en cualquiera de dichos cambios que haya votado en contra de dicho cambio tendrá el derecho de retirarse como accionista de nuestra sociedad y recibir un monto igual al valor en libros de sus acciones calculado con base en el último balance general aprobado por nuestros accionistas en una asamblea general anual ordinaria de accionistas. Este derecho de retiro deberá ser ejercido dentro de los 15 días siguientes a la clausura de la asamblea de accionistas en la que se aprobó dicho cambio.

Oferta Pública Forzosa por Cancelación de Registro

Si decidimos cancelar el registro de nuestras acciones del RNV o si la CNBV ordena dicha cancelación, estaremos obligados a realizar una oferta pública para comprar las acciones propiedad de los accionistas minoritarios (1) a la fecha establecida por la CNBV, si el registro es cancelado por resolución de la misma, o (2) a la fecha de la resolución adoptada por la asamblea general extraordinaria de accionistas, si el registro es cancelado voluntariamente. Los accionistas que se considera que tienen “control” serán subsidiariamente responsables de la realización de dicha oferta pública. Los accionistas que tienen “control” son los propietarios de la mayoría de nuestras acciones, pueden controlar las asambleas de accionistas o pueden nombrar a la

mayoría de los miembros de nuestro Consejo de Administración. El precio de la oferta de compra generalmente será lo que resulte mayor entre:

- el precio de cotización promedio en la Bolsa Mexicana de Valores durante los últimos 30 días de cotización de las acciones antes de la fecha en que se realice la oferta pública; y
- el valor en libros de las acciones según se refleja en nuestro último reporte trimestral presentando ante la CNBV y la Bolsa Mexicana de Valores.

Nuestros Estatutos establecen que sí, después de la conclusión de la oferta pública, existen aún acciones en circulación propiedad del público inversionista, estaremos obligados a crear un fideicomiso y aportar al mismo fondo en una cantidad suficiente para comprar, al mismo precio de la oferta, el número de acciones en circulación propiedad del público inversionista que no vendieron sus acciones en la oferta pública. El fideicomiso tendrá una vigencia mínima de seis meses contado a partir de la fecha de cancelación.

La cancelación voluntaria del registro estará sujeto a (1) la previa autorización de la CNBV, y (2) la autorización de por lo menos el 95% de nuestras acciones en circulación en una asamblea general extraordinaria de accionistas. La CNBV podrá establecer los casos en los que nosotros y nuestros accionistas de control no están obligados a realizar una oferta pública si la cancelación del registro es aprobada por el 95% de nuestros accionistas. No obstante, el mecanismo descrito en el párrafo anterior deberá ser implementado.

Deberes de los Consejeros y Funcionarios

Deber de Diligencia

La LMV establece que los miembros de nuestro Consejo de Administración deberán obtener suficiente información y estar suficientemente preparados para actuar en el mejor interés de la sociedad y nuestras subsidiarias. Para cumplir con este deber, nuestro Consejo de Administración podrá:

- solicitar información de nosotros y nuestras subsidiarias que sea razonablemente necesaria para la toma de decisiones;
- requerir la presencia de nuestros ejecutivos relevantes y demás personas, incluyendo nuestros auditores externos, que puedan contribuir o aportar elementos para la toma de decisiones en las sesiones del Consejo de Administración;
- aplazar las sesiones del Consejo de Administración hasta por tres días cuando un consejero no haya sido convocado o ello no hubiere sido en tiempo o, en su caso, por no habérsele proporcionado la información entregada a los demás consejeros; y
- deliberar y votar, solicitando se encuentren presentes, si así lo desean, los miembros y el secretario de nuestro Consejo de Administración.
- Nuestros consejeros podrán ser responsables de los daños que causaren por el incumplimiento a su deber de diligencia si dicho incumplimiento causa un daño patrimonial a nosotros o nuestras subsidiarias y el consejero (1) se abstuvo de asistir a una sesión del Consejo de Administración o comité y por motivo de su inasistencia no pudo sesionar nuestro Consejo de Administración, a menos que dicha ausencia haya sido aprobada por la asamblea de accionistas, (2) no reveló a nuestro Consejo de Administración o el comité de que se trate información relevante para nuestro Consejo de Administración para llevar a una decisión, a menos que se encuentre obligado legal o contractualmente a guardar secreto o confidencialidad al respecto, o (3) incumplió los deberes que le impone la LMV o nuestros Estatutos.

Deber de Lealtad

La LMV establece que los miembros y el secretario de nuestro Consejo de Administración deberán guardar confidencialidad respecto de la información y asuntos de los que tengan conocimiento con motivo de su cargo

en la sociedad. Adicionalmente, los consejeros deberán abstenerse de participar y estar presentes en la deliberación y votación de asuntos en los que tengan conflicto de interés. Los miembros y el secretario de nuestro consejo de administración serán responsables, por violación al deber de lealtad, de los daños y perjuicios causados a la sociedad si, por virtud de su cargo, obtienen beneficios económicos.

Se considerará que un consejero ha incurrido en deslealtad cuando realicen cualquiera de las conductas siguientes:

- no revela los conflictos de interés que tenga durante una sesión del Consejo de Administración;
- vota en las sesiones del Consejo de Administración o toma determinaciones relacionadas con nuestro patrimonio cuando tenga un conflicto de interés.
- celebra acuerdos de voto para favorecer a un accionista o grupo de accionistas en particular en contra de otros accionistas;
- vota para aprobar operaciones sin cumplir con los requerimientos de la LMV;
- aprovecha el uso o goce de los bienes de la sociedad en contravención de las políticas aprobadas por el Consejo de Administración;
- usa indebidamente información que sea del conocimiento público; o
- aprovecha, sin la dispensa del Consejo de Administración, oportunidades de negocio que correspondan a la sociedad.

Acciones Contra Consejeros

Los accionistas que representen, en total, no menos del 5% de nuestras acciones podrán iniciar directamente una acción en contra de consejeros para nuestro beneficio y no para el beneficio de los accionistas iniciadores. En el caso de acciones que deriven del incumplimiento del deber de diligencia y del deber de lealtad, la responsabilidad es exclusivamente a favor de la sociedad. La LMV establece que se podrá imponer responsabilidad a los miembros y al secretario del Consejo de Administración, así como sobre los ejecutivos relevantes. Sin embargo, la LMV establece que un miembro del Consejo de Administración no incurrirá en responsabilidad por daños y perjuicios causados a la sociedad, individual o conjuntamente, si el consejero actuó de buena fe y:

- el consejero cumplió con los requerimientos de la LMV y nuestros Estatutos;
- el consejero actuó con información proporcionada por funcionarios, nuestro auditor externo o expertos independientes, cuya capacidad y credibilidad no ofrezcan motivo de dicha razonable;
- los efectos patrimoniales negativos no hayan sido previsibles, con base en la información disponible; y
- cumplió con los acuerdos de la asamblea de accionistas.

5) MERCADO DE CAPITALES

(A) Estructura Accionaria

Al 31 de diciembre de 2020, el capital social suscrito y pagado estaba compuesto por Acciones Serie "Única".

(B) Comportamiento de la Acción en el Mercado de Valores

La siguiente tabla muestra los precios de cierre máximos y mínimos y el volumen de operación diario promedio para nuestras acciones en la Bolsa Mexicana de Valores para los periodos indicados:

	Precio de Cierre por Acción Ordinaria		Volumen de operación diario promedio
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		(miles de acciones)
2018			
Primer Trimestre	29.76	26.84	341.4
Segundo Trimestre	29.92	23.02	290.0
Tercer Trimestre	29.26	25.69	174.5
Cuarto Trimestre	25.66	20.83	224.7
2019			
Primer Trimestre	25.77	19.09	158.1
Segundo Trimestre	21.40	17.78	138.4
Tercer Trimestre	18.40	13.08	521.5
Cuarto Trimestre	16.81	14.00	240.3
2020			
Primer Trimestre	16.62	8.69	206.7
Segundo Trimestre	9.59	5.73	764.0
Tercer Trimestre	5.98	4.14	990.8
Cuarto Trimestre	8.79	4.11	788.6
Información de los últimos seis meses			
Noviembre 2020	5.26	4.21	549.4
Diciembre 2020	8.79	5.52	1,495.2
Enero 2021	7.40	6.18	1,233.2
Febrero 2021	7.23	6.05	740.3
Marzo 2021	6.48	5.81	782.8
Abril 16, 2021	6.34	6.04	473.4

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg, 2021.

(C) Formador de Mercado

Durante los últimos tres ejercicios, la Compañía no utilizó los servicios de ningún formador de mercado.

6) PERSONAS RESPONSABLES

Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas

6) PERSONAS RESPONSABLES

Director General, Director de Finanzas y Director Jurídico de la Emisora

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la Emisora contenida en el presente Reporte anual, la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

Andrés Conesa Labastida
Director General

Ricardo Javier Sánchez Baker
Director de Finanzas

Claudia Cervantes Muñoz
Directora Legal

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 PH,
Reforma Social Miguel Hidalgo,
C.P. 11860, Ciudad de México.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com/mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021

Al Consejo de Administración y a los Accionistas
Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

De conformidad con el artículo 39 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, y de conformidad con el artículo 84 bis de las disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 19 de marzo de 2003 y sus respectivas modificaciones, tanto KPMG Cárdenas Dosal, S.C. como el socio que suscribe esta declaratoria, expresamos nuestro consentimiento para que ***Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.*** (la "Emisora") incluya como anexos en **el Reporte Anual** que presenta por el año 2020 (el "Reporte Anual"), ante la Comisión y la Bolsa Mexicana de Valores, S. A. B. de C. V., los informes de auditoría que emití con fecha 13 de abril de 2021 y 15 de abril de 2020 sobre los estados financieros de la Emisora al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, así como al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas (los "Estados Financieros Consolidados"). Lo anterior, en el entendido de que previamente a su inclusión nos cercioramos que la información contenida en los Estados Financieros Consolidados incluidos como anexos en **el Reporte Anual**, así como cualquier otra información financiera incluida en el **Reporte Anual** cuya fuente provenga de los mencionados Estados Financieros Consolidados o del Informe de Auditoría Externa que al efecto presente la Emisora, coincida con la dictaminada, con el fin de que dicha información sea hecha del conocimiento público.

Atentamente,

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Socio

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Representante legal

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma miembro mexicana de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 13 de abril de 2021 y 15 de abril de 2020, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Socio

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Apoderado

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo
C.P. 11650, Ciudad de México
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:
Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de ***Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la Emisora) y subsidiarias*** por el año que terminó el 31 de diciembre de 2020, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las "*Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos*" (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

I. Soy Contador Público (Licenciado en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

Artículo 4.

(i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La Firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.

(ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son, el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.

(iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

Artículo 5.

i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.

ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.

iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya ameritado pena corporal.

iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.

"S.C." KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma mexicana miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.

vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.

III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 4 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 14 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Socio de Auditoría

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Avila Camacho 176 Pt.
Polanco Sección, Miguel Hidalgo,
C.P. 11560 Ciudad de México
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com/mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:
Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de ***Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias*** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2019, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las *"Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

I. Soy Contador Público (Licenciado en Contaduría Pública) y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

Artículo 4.

(i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.

(ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son; el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1995.

(iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

Artículo 5.

i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.

ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.

iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya merecido pena corporal.

iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.

"KPMG Cárdenas Dosal, S.C., una firma mexicana miembro de la red
firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"),
una entidad suiza. Firmas en México. Todos los derechos reservados.

v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.

vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.

III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participa en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 3 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 13 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávilos
Socio de Auditoría

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 Pt.
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11840, Ciudad de México,
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Ciudad de México, a 29 de abril de 2019

Al Consejo de Administración y a los Accionistas:
Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

Por medio de la presente y en relación con la auditoría de los estados financieros consolidados de ***Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias*** (la Emisora) por el año que terminó el 31 de diciembre de 2018, manifiesto, bajo protesta de decir verdad, que de acuerdo con el artículo 37 de las *"Disposiciones de carácter general aplicables a las entidades y emisoras supervisadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores que contraten servicios de auditoría externa de estados financieros básicos"* (las Disposiciones, conocida también como Circular Única de Auditores Externos o CUAE), emitidas por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (la Comisión) y publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 26 de abril de 2018, lo siguiente:

I. Soy Contador Público y cuento con la certificación vigente número 1253 emitida al efecto por el Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C. Asimismo, cumplo con los requisitos señalados en los artículos 4 y 5 de la CUAE que a continuación se mencionan:

Artículo 4.

(i) Soy Socio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (la Firma o KPMG), la cual fue contratada por la Emisora para prestar los servicios de auditoría externa de estados financieros consolidados básicos. La firma se ajusta a lo previsto en los artículos 9 y 10 de la CUAE.

(ii) Tanto KPMG como quien suscribe esta declaratoria, contamos con registro vigente expedido por la Administración General de Auditoría Fiscal Federal de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (AGAFF). Los números de registro son: el del Contador Público 8744 expedido el 18 de septiembre de 1991 y el de KPMG es el 00101 expedido el 28 de abril de 1993.

(iii) Cuento con experiencia profesional de más de diez años en labores de auditoría externa.

Artículo 5.

i. Soy independiente en términos del artículo 6 de la CUAE.

ii. No he sido expulsado ni me encuentro suspendido de mis derechos como miembro del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, A.C.

iii. No he sido condenado por sentencia irrevocable por delito patrimonial o doloso que haya amaritado pena corporal.

iv. No estoy inhabilitado para ejercer el comercio o para desempeñar un empleo, cargo o comisión en el servicio público o en el sistema financiero mexicano, ni he sido declarado en quiebra o concurso mercantil sin que haya sido rehabilitado.

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., a firma miembro miembro de la red de firmas miembros de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

v. No tengo antecedentes de suspensión o cancelación de alguna certificación o registro que para fungir como auditor externo independiente se requiera, por causas imputables a mi persona y que hayan tenido su origen en conductas dolosas o de mala fe.

vi. No he sido, ni tengo ofrecimiento para ser consejero o directivo de la Emisora o, en su caso, de su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

vii. No tengo litigio alguno pendiente con la Emisora o, en su caso, con su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio.

II. Desde la fecha en que se prestan los servicios de auditoría externa, durante el desarrollo de la misma y hasta la emisión del informe de auditoría externa, así como de los comunicados y opiniones requeridos conforme a lo señalado en el artículo 15 de la CUAE, cumplo con los requisitos a que se refieren los artículos 4 y 5 antes señalados. Asimismo, KPMG y las personas que forman parte del equipo de auditoría, se ajustan a lo previsto en los artículos 6, 7, 9 y 10, en relación con el artículo 14 de la CUAE.

III. KPMG cuenta con evidencia documental de la implementación del sistema de control de calidad a que se refiere el artículo 9 de la CUAE y participo en un programa de evaluación de calidad que se ajusta a los requisitos que se contemplan en el artículo 12 de la CUAE.

Asimismo, otorgo mi consentimiento para proporcionar a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores la información que ésta me requiera, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos anteriores. Adicionalmente, por medio de la presente, KPMG queda obligado a conservar la información que ampare el cumplimiento de los requisitos anteriores, físicamente o a través de imágenes en formato digital, en medios ópticos o magnéticos, por un plazo mínimo de cinco años contados a partir de que concluyó la auditoría de estados financieros consolidados básicos de la Emisora.

Me permito señalar que, el que suscribe como socio a cargo de la auditoría externa independiente, ha intervenido en esa calidad en la auditoría de la Emisora por 2 años, y que KPMG ha auditado a la Emisora por 12 años.

Esta declaratoria se emite únicamente para el propósito descrito en el primer párrafo de la misma y para información de los Accionistas, Consejo de Administración, Comité de Auditoría y la Comisión, por ello, no debe usarse para ningún otro propósito, ni ser distribuido a otras partes.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Pavalos
Socio de Auditoría

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., firma miembro miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

7) ANEXOS

(a) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas.

b) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas

c) Informe Asamblea De Accionistas- Anexo C Informe Del Comité De Auditoría

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias

Estados financieros consolidados

31 de diciembre de 2020 y 2019

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Contenido	**Página**
Informe de los auditores independientes	2 a 6
Estados de situación financiera consolidados	7
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	9
Estados consolidados de cambios en el capital contable	11
Estados consolidados de flujos de efectivo	13
Notas a los estados financieros consolidados	14 a 127

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

(Miles de pesos mexicanos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2020 y 2019, los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C.V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2020 y 2019, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF").

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Incertidumbre material sobre la continuidad como negocio en marcha

Llamamos la atención sobre la Nota 2 (b) de los estados financieros consolidados, la cual indica que el Grupo incurrió en una pérdida neta de $42,529,087 durante el año terminado al 31 de diciembre de 2020 y, a esa fecha, los pasivos circulantes de la Compañía excedieron sus activos circulantes en $83,678,832. Como se indica en la Nota 2 (b), estos eventos o condiciones, junto con otros asuntos establecidos en dicha Nota, indican que existen una incertidumbre material que puede arrojar dudas significativas sobre la capacidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha. Nuestra opinión o ha sido modificada en relación con esta cuestión.

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma mexicana miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

Aguascalientes, Ags.
Cancún, Q. Roo.
Ciudad de México.
Ciudad Juárez, Chih.
Culiacán, Sin.
Chihuahua, Chih.
Guadalajara, Jal.
Hermosillo, Son.
León, Gto.
Mérida, Yuc.
Mexicali, B.C.
Monterrey, N.L.
Puebla, Pue.
Querétaro, Qro.
Reynosa, Tamps.
Saltillo, Coah.
San Luis Potosí, S.L.P.
Tijuana, B.C.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Prueba de deterioro de activos de larga duración

(Ver Notas 12, 15 y 17 a los estados financieros consolidados)

Cuestión clave de auditoría	*De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría*
El Grupo tiene propiedades y equipos, que incluyen derechos de uso, activos intangibles, pagos anticipados y depósitos entre otros activos a largo plazo (en conjunto denominados "activos de larga duración") por $61,436,429 que representan el 76% del total de activos consolidados del Grupo, el cual, representa la unidad generadora de efectivo (UGE), adicionalmente, el Grupo registró $13,989,653 de deterioro en sus estados consolidados de resultados y otros resultados integrales. La Administración lleva a cabo el reconocimiento de deterioro de activos de larga duración cuando evalúa que existen indicios de que el valor en libros de dichos activos puede no ser recuperable. Al determinar el valor razonable, se utilizan varios supuestos clave, incluyendo estimaciones de volúmenes futuros de ventas y precios, costos operativos y la tasa de descuento. Hemos identificado la evaluación del deterioro de los activos de larga duración de la UGE como un asunto clave de auditoría debido a la complejidad y juicio significativo requerido para determinar el valor razonable estimado.	Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron entre otros: • Involucramos a nuestros especialistas en valuación para apoyarnos a evaluar la tasa de descuento utilizada y compararla con información pública disponible de compañías comparables. • Evaluamos los supuestos aplicados a información relevante como como volúmenes y precios de ventas, costos operativos, inflación, y tasas de crecimiento a largo plazo, que implica comparar datos con información pública de compañías comparables, así como nuestra evaluación basada en el conocimiento del cliente y de la industria. • Realizamos un análisis de sensibilidad, que incluyó evaluar el efecto de reducciones razonablemente posibles en flujos de efectivo proyectados, para evaluar el impacto en el valor razonable estimado de la UGE. • Evaluamos la idoneidad de las revelaciones en las declaraciones, incluidas las revelaciones clave de supuestos y juicios.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2020, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores ("el Reporte Anual"), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.

- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.

- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.

- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.

- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las acciones tomadas para eliminar las amenazas o las salvaguardas aplicadas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos

Ciudad de México, a 13 de abril de 2021.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

			2020	2019
Activo				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	10	$	7,381,822	6,974,826
Efectivo restringido	10		819,440	2,096,823
Activos financieros	11		37,617	-
Instrumentos financieros derivados	11		-	46,922
Cuentas por cobrar, neto	14		3,655,657	5,949,871
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	7		112,879	113,379
Pagos anticipados y depósitos			374,755	317,214
Inventarios	13		1,359,612	1,600,570
Total activo circulante			**13,741,782**	**17,099,605**
Activo no circulante:				
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	15		55,252,231	63,866,948
Activos intangibles	17		1,529,305	2,017,703
Instrumentos financieros derivados	11		-	22,472
Pagos anticipados y depósitos	12		4,654,893	11,627,735
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas	18		265,921	753,039
Cuentas por cobrar a largo plazo	14		649	1,346,861
Otros activos no circulantes			1,108,489	228,822
Impuestos a la utilidad diferidos	20		3,830,473	4,025,246
Total activo no circulante			**66,641,961**	**83,888,826**
Total activo		**$**	**80,383,743**	**100,988,431**

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados (continúa)

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

			2020	2019
Pasivo				
Pasivo circulante:				
Vencimiento circulante de la deuda financiera incluyendo arrendamientos	21	$	63,555,110	15,628,902
Cuentas por pagar	25		21,579,508	16,391,404
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7		483,376	1,892,261
Provisiones	24		3,231,345	1,782,187
Transportación vendida no utilizada			8,492,875	5,874,913
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades			78,400	110,760
Total del pasivo circulante			**97,420,614**	**41,680,427**
Pasivo no circulante:				
Deuda financiera incluyendo arrendamientos, excluyendo vencimientos circulantes	21		9,351,079	47,791,772
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7		1,810,109	-
Instrumentos financieros derivados	11		596,423	1,139,207
Ingresos diferidos			7,823	39,194
Beneficios a los empleados	22		4,097,141	4,191,553
Impuestos a la utilidad diferidos	20		52,214	369,589
Total del pasivo no circulante			**15,914,789**	**53,531,315**
Total del pasivo			**113,335,403**	**95,211,742**
Capital contable (déficit):				
Capital social	26		3,544,643	3,539,960
Utilidades retenidas			(42,788,378)	(258,924)
Reservas			6,287,669	2,491,612
Capital Contable (déficit)- Participación controladora			**(32,956,066)**	**5,772,648**
Participación no controladora			**4,406**	**4,041**
Total del capital contable (déficit)			**(32,951,660)**	**5,776,689**
Total del pasivo y capital contable		$	**80,383,743**	**100,988,431**

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

	Nota	2020	2019
Ingresos de operación:			
Pasajeros	8	$ 22,976,908	63,407,954
Carga		4,623,957	4,223,945
Otros		921,270	1,134,104
Total de ingresos de operación		28,522,135	68,766,003
Gastos de operación:			
Combustible		7,404,583	19,585,173
Fuerza de trabajo	30	10,161,499	13,370,290
Mantenimiento		3,946,215	4,626,767
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones		4,901,852	8,592,595
Servicio a pasajeros		725,811	1,825,430
Comisiones a agencias		820,980	1,989,462
Ventas y administración general		3,791,300	4,740,503
Renta de equipo de vuelo	16	1,640,978	230,014
Depreciación y amortización		12,767,821	11,941,721
Deterioro		13,989,653	-
Gastos de reestructura	32	3,824,213	-
Otros gastos (ingresos), neto	29	50,949	(143,700)
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada	18	(303,650)	(766,655)
Total de gastos de operación		63,722,204	65,991,600
Pérdida (utilidad) de operación		(35,200,069)	2,774,403
Ingresos (costos) financieros:			
Ingresos financieros	31	147,660	217,190
Costos financieros	31	(7,930,678)	(6,314,320)
Costos financieros, neto		(7,783,018)	(6,097,130)
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		(42,983,087)	(3,322,727)
Impuestos a la utilidad (beneficio)	19	(454,000)	(953,797)
Pérdida neta del año		$ (42,529,087)	(2,368,930)

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos, excepto por la utilidad por acción)

	Nota	2020	2019
Pérdida neta del año		$ (42,529,087)	(2,368,930)
Otros resultados integrales, neto de impuestos (Notas 20(b) y 22)			
Partidas que no se reclasificarán a resultados:			
Ganancias (pérdidas) actuariales	22	106,031	(314,960)
Partidas que pueden reclasificarse a resultados:			
Efecto por conversión de monedas extranjeras		2,873,140	(580,112)
Coberturas de flujo de efectivo - porción efectiva en el valor razonable		818,690	(388,824)
Efecto por cambio en participación de subsidiaria		7,296	1,544
Otros resultados integrales, neto de impuestos		3,805,157	(1,282,352)
Total pérdida integral del año		$ (38,723,930)	(3,651,282)
Pérdida neta del año atribuible a:			
Participación controladora		$ (42,529,454)	(2,369,293)
Participación no controladora		367	363
Pérdida neta del año		**$** (42,529,087)	(2,368,930)
Total resultado integral del año atribuible a:			
Participación controladora		$ (38,724,295)	(3,651,648)
Participación no controladora		365	366
Total pérdida integral del año		$ (38,723,930)	(3,651,282)
Pérdida por acción:			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)	27	$ (62.3342)	(3.4398)

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
								Coberturas de flujo de efectivo - porción				
		Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en subsidiaria	Ganancias (pérdidas) actuariales	Efecto por conversión de monedas extranjeras	efectiva en el valor razonable	Utilidades retenidas	Total	Participación no controladora	Total de capital contable
Saldos al 1o. de enero de 2020	$	3,539,960	1,083,752	378,244	468,695	(84,737)	(220,510)	1,684,858	(818,690)	(258,924)	5,772,648	4,041	5,776,689
Recompra de acciones		-	-	-	(17,824)	-	-	-	-	-	(17,824)	-	(17,824)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))		4,683	8,722	-	-	-	-	-	-	-	13,405	-	13,405
Total de resultado integral del año:													
Pérdida neta del año		-	-	-	-	-	-	-	-	(42,529,454)	(42,529,454)	367	(42,529,087)
Otros resultados integrales del año		-	-	-	-	7,298	106,031	2,873,140	818,690	-	3,805,159	(2)	3,805,157
Saldos al 31 de diciembre de 2020	$	3,544,643	1,092,474	378,244	450,871	(77,439)	(114,479)	4,557,998	-	(42,788,378)	(32,956,066)	4,406	(32,951,660)

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
								Coberturas de flujo de efectivo - porción efectiva en el valor razonable				
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en subsidiaria	Ganancias (pérdidas) actuariales	Efecto por conversión de monedas extranjeras		Utilidades retenidas	Total	Participación no controladora	Total de capital contable
Saldos al 31 de diciembre de 2018	$ 3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	4,402,337	11,650,610	3,675	11,654,285
Ajuste por la adopción inicial de la NIIF 16	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,099,612)	(2,099,612)	-	(2,099,612)
Saldos al 1o. de enero de 2019	3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	2,302,725	9,550,998	3,675	9,554,673
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	-	192,356	-	-	-	-	(192,356)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	(159,267)	-	-	-	-	-	(159,267)	-	(159,267)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))	6,390	26,175	-	-	-	-	-	-	-	32,565	-	32,565
Total de resultado integral del año:												
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,369,293)	(2,369,293)	363	(2,368,930)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	1,541	(314,960)	(580,112)	(388,824)	-	(1,282,355)	3	(1,282,352)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	$ 3,539,960	1,083,752	378,244	468,695	(84,737)	(220,510)	1,684,858	(818,690)	(258,924)	5,772,648	4,041	5,776,689

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

	Nota	2020	2019
Flujos de efectivo de actividades de operación			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		$ (42,983,087)	(3,322,727)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	15 y 17	13,809,180	11,941,721
Deterioro		13,989,653	-
Reversión pasivos de arrendamiento		(2,837,505)	-
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada		(303,650)	(766,655)
Pérdida (utilidad) en venta de propiedades y equipo		33,750	(36,260)
Pérdida (utilidad) por repudio de contratos de arrendamiento		427,969	-
Provisiones, netas		7,904,407	770,868
Pérdida por instrumentos financieros derivados		2,698,433	823,940
Beneficios a los empleados		58,222	183,478
Baja de valor de inventarios		14,723	32,946
Estimación por cuentas incobrables		236,994	56,332
Intereses (ganados) pagados, neto		3,460,021	3,358,496
Fluctuación cambiaria no realizada		88,257	(129,808)
Participación de los trabajadores en las utilidades		5,930	(4,960)
Subtotal		(3,396,703)	12,907,371
Cuentas por cobrar a clientes		2,250,571	1,043,244
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		(447)	(27,875)
Inventarios		8,939	(146,987)
Pagos anticipados y depósitos		(60,782)	470,101
Cuentas por pagar		(446,824)	603,379
Cuentas por pagar a partes relacionadas		774,623	(47,571)
Transportación vendida no utilizada		2,310,146	168,694
Intereses cobrados		92,162	217,190
Instrumentos financieros derivados		(12,361)	(169,990)
Flujos de efectivo generados por actividades de operación		1,519,324	15,017,556
Impuesto a la utilidad y participación de los los trabajadores en las utilidades		(148,635)	(260,257)
Intereses pagados		(2,235,035)	(3,605,230)
Flujos netos de efectivo (utilizados en) generados por actividades de operación		(864,346)	11,152,069
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisición de propiedades y equipo (incluyendo mantenimiento mayor)		(1,777,624)	(4,615,638)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo		3,270	361,905
Dividendos cobrados de negocio conjunto		389,892	635,931
Activos intangibles		(65,790)	(116,751)
Instrumentos financieros derivados pagados		(2,018,699)	-
Pagos anticipados y depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo		(2,551,090)	(275,779)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión		(6,020,041)	(4,010,332)
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Aumentos de capital		4,683	6,390
Préstamos obtenidos		15,512,686	5,443,513
Pago de préstamos		(5,650,618)	(6,235,262)
Pago de arrendamientos		(3,744,749)	(6,289,993)
Efectivo restringido		1,277,383	(672,313)
Prima en venta de acciones		8,722	26,175
Recompra de acciones		(17,824)	(159,267)
Flujos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de financiamiento		7,390,283	(7,880,757)
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes de efectivo		505,896	(739,020)
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo		(98,900)	27,217
Incremento (disminución) neto en efectivo y equivalentes de efectivo		406,996	(711,803)
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al principio del año		6,974,826	7,686,629
A fin del año		$ 7,381,822	6,974,826

Las notas de las páginas 14 a 127 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados 31 de diciembre de 2020 y 2019

(Miles de pesos)

(1) Entidad que reporta-

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la "Compañía") tiene su domicilio en Paseo de la Reforma 243 Piso 25, Colonia Cuauhtémoc, 06500 Ciudad de México, México. Los estados financieros consolidados de la Compañía, por los años terminados al 31 de diciembre de 2020 y 2019, comprenden a la Compañía y sus subsidiarias (en conjunto el "Grupo" o "Grupo Aeroméxico" y de forma individual como "entidades del Grupo").

La Compañía está listada en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"). La actividad principal del Grupo es la prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, prestación de servicios de capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias, administración de inversiones en acciones y a través de inversiones en negocios conjuntos, servicios de mantenimiento y operación de programas de lealtad.

(2) Bases de preparación-

a) Declaración sobre cumplimiento

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera ("IASB" por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera ("IFRIC" por sus siglas en inglés).

El 12 de abril de 2021, el Director General y el Director Ejecutivo de Finanzas de la Compañía, Andrés Conesa Labastida y Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles ("LGSM") y los estatutos del Grupo, los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión.

b) Negocio en marcha y reestructura financiera-

i Negocio en marcha-

El brote de la pandemia del COVID-19 y las medidas y restricciones de viaje adoptadas por los gobiernos en países de todo el mundo para mitigar la propagación de la pandemia han tenido un impacto significativo en el Grupo en 2020. El impacto en la industria de la transportación aérea, incluida nuestra Compañía, no tiene precedentes. A partir de la emisión de estos estados financieros consolidados, varias naciones de todo el mundo han implementado restricciones de viaje como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos. Debido a esto y las bajas reservas asociadas, la Compañía desde marzo de 2020 tomó decisiones importantes que tienen como objetivo preservar el efectivo, las fuentes de empleo y la operación a largo plazo, que incluyen las siguientes:

- Reducción de la capacidad nacional e internacional.
- Alcanzamos para 2020 acuerdos temporales con todos nuestros Sindicatos, que ahorrarían en promedio más del 50% de nuestro costo fijo laboral, dependiendo de los ajustes de capacidad (ver Nota 34). La Compañía activó un programa de Ausencia por Licencia Voluntaria por 30, 60 ó 90 días, entre otras medidas.
- Grupo Aeroméxico inició negociaciones con sus principales proveedores, incluyendo arrendadores de flota y aeropuertos.
- El Grupo también pospuso todos los gastos de inversiones de capital y gastos discrecionales no críticos para sus operaciones.

A esta fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto en la demanda o cuánto tiempo podrá llevar recuperarse.

El alcance del impacto del COVID-19 en el desempeño operativo y financiero del Grupo aún es incierto y dependerá de eventos futuros, incluida la duración y propagación del brote, los efectos positivos de las vacunas, el levantamiento de las restricciones gubernamentales de viaje y las reactivaciones de los viajes de negocios, todos ellos aún muy inciertos y no pueden predecirse en esta etapa.

Como resultado de esta situación, existe incertidumbre relacionada con las condiciones que pueden poner en duda la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha.

Estas condiciones obligaron al Grupo a ajustar su red de rutas y cerrar temporalmente algunos de sus destinos y frecuencias durante varios meses durante el año. Esto ha impactado negativamente en el desempeño financiero del Grupo durante el año y también a su posición de liquidez. Como resultado de estos ajustes, el Grupo disminuyó en 2020 con respecto a 2019 su oferta de kilómetros de asientos disponibles ("ASK" por sus siglas en inglés) y transportó menos pasajeros en un 50.0% y 54.2%, respectivamente. Como consecuencia de lo anterior, los ingresos del Grupo para el año terminado el 31 de diciembre de 2020 ascendieron a $28,522,135, una disminución del 58.5% en comparación con el año anterior.

Debido a los profundos efectos de la pandemia del COVID-19, además de las acciones previamente tomadas por la Administración, el Grupo implementó medidas adicionales durante 2020, incluido el anuncio de la Compañía emitido el 30 de junio de 2020, en donde ésta y algunas de sus afiliadas presentaron un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los Estados Unidos de América ("Capítulo 11") ante la Corte de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York, como se describe en la siguiente sección de esta misma Nota.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, el Grupo reconoció una pérdida neta de $42,529,087 que originó un déficit en su capital contable de $32,951,660. Los estados financieros consolidados reflejaron un exceso de pasivo circulante sobre activo circulante al 31 de diciembre de 2020 de $83,678,832. El Grupo tiene $8,238,879 en caja que comprenden efectivo y equivalentes de efectivo, efectivo restringido y activos financieros al cierre del año 2020 y ha pactado líneas de crédito adicionales (ver Notas 21 y 34).

Como resultado de la pandemia del COVID-19 y el proceso de reestructuración financiera del Capítulo 11, hubo efectos reconocidos en las siguientes partidas de nuestros estados financieros consolidados:

- Deterioro - La propagación de la pandemia del COVID-19 podría tener efectos duraderos en el entorno de demanda de tráfico aéreo y potencialmente resultar en ajustes significativos a nuestro plan de negocios, lo que podría afectar negativamente las proyecciones de montos recuperables y valuaciones para varios activos, como se describe en algunas Notas dentro de estos estados financieros consolidados (ver Notas 12, 13, 14, 17 y 18). Para el año terminado el 31 de diciembre de 2020, se reconocieron $13,989 millones como un gasto por deterioro dentro de nuestros gastos operativos.

- Trasnportación vendida no utilizada – De manera general, los boletos por transportación aérea no utilizados vencen después de un año y los ingresos asociados con los boletos vendidos para viajes futuros se reconocen dentro de los 12 meses siguientes. El Grupo como respuesta al COVID-19 ha extendido la fecha de vencimiento de ciertos boletos con la opción para sus clientes de recibir un cupón o *"voucher"* de viaje. Por esta razón, los ingresos asociados con estos cupones no se reconocerán hasta la nueva fecha de vuelo o hasta que se preste el servicio de transportación aérea. Además, dado este cambio en la programación del viaje, las estimaciones de ingresos de Grupo Aeroméxico de los boletos no utilizados pueden estar sujetas a variabilidad y podrán diferir de los promedios históricos. En todo el mundo, la industria de transportación aérea enfrenta una reducción en la demanda de tráfico incluso después de que se levanten las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos, lo que afectaría negativamente a las ventas e ingresos futuros (ver Nota 8 ii).

- Bajas futuras en propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso y otros activos y pasivos derivados de repudio o rechazo de contratos aprobados por la Corte de Quiebras, podrían tener un impacto en los estados financieros consolidados.

- La deuda financiera, incluidos los arrendamientos, se presentan como pasivo circulante mientras continúan las negociaciones del Capítulo 11. Al 31 de diciembre de 2020, hemos reclasificado deuda financiera de largo plazo a deuda de corto plazo por $42,128 millones como resultado del incumplimiento de las condiciones originales de los préstamos, derivado de decisiones de impago originadas por las medidas tomadas para preservar el efectivo del Grupo como consecuencia. del COVID-19 (ver Nota 21).

- El Grupo ha aplicado la solución práctica permitida por la NIIF 16 *Arrendamientos* para aquellos contratos que cumplen con los requisitos establecidos. Este expediente práctico permite al arrendatario contabilizar aquellas concesiones de alquiler relacionadas con la pandemia del COVID-19 como si no fueran modificaciones de arrendamiento y reconocer el impacto de la concesión de la renta en el resultado del período.

- Debido a las disminuciones de capacidad y menores precios del combustible, el Grupo ha suspendido temporalmente su programa de cobertura de combustible para cubrir entre el 40 y el 60% de su consumo anual proyectado para el año fiscal 2021, dado el ritmo incierto de recuperación.

- Para el año 2020, algunos instrumentos financieros derivados de *swaps* de tasas de interés estaban asociados a las entregas programadas de aeronaves Boeing B737 MAX, por lo que las pérdidas que como coberturas ineficientes de tasas de interés a su valor razonable por $2,193 millones se reconocieron en los resultados del año que finalizó el 31 de diciembre de 2020, como consecuencia de ajuste en las fechas previstas de entrega de la flota.

- En México las pérdidas fiscales se pueden amortizar hasta en un período de diez años. Sin embargo, el monto de la pérdida fiscal recuperable se determina a nivel de entidad individual y no sobre una base consolidada. Tras el COVID-19, las perspectivas de recuperabilidad dentro del horizonte de diez años se han revisado a la baja dando lugar a una cancelación de $5,125 millones de activos por impuestos diferidos por pérdidas fiscales en comparación con la posición inicial del año fiscal. Además, no se han reconocido $1,728 millones de activos por impuestos diferidos por el período de doce meses finalizado el 31 de diciembre de 2020. Los efectos antes mencionados podrían revertirse una vez que las pérdidas fiscales futuras por amortizar se utilicen en los años siguientes.

- Los gastos operativos de reestructura que en opinión de la Administración deben ser revelados por separado en virtud de su importancia o incidencia para permitir un entendimiento completo del desempeño financiero del Grupo, fueron reconocidos por $3,824 millones por el año terminado el 31 de diciembre de 2020 (ver Nota 33).

Todavía existe una gran incertidumbre sobre cómo afectará la pandemia del COVID-19 al desempeño del Grupo en períodos futuros y a la demanda de viajes de sus clientes. Por lo tanto, la Administración ha modelado una serie de escenarios diferentes considerando un período de 12 meses desde la fecha de autorización de estos estados financieros consolidados. Los supuestos modelados se basan en el impacto potencial estimado de las restricciones y regulaciones del COVID-19 y los niveles esperados de demanda de los clientes, junto con las respuestas propuestas por la Administración durante el transcurso del período. El escenario del caso base incluye los beneficios de las acciones ya tomadas por la Administración para mitigar los inconvenientes comerciales traídos por el COVID-19, como la renegociación de los arrendamientos de equipo de vuelo y las nuevas condiciones en los convenios colectivos de trabajo con sus sindicatos. En este escenario base, se espera que el Grupo continúe teniendo suficiente margen de maniobra en relación con financiamientos disponibles. Los escenarios incluyen una serie de escenarios de casos "negativos" que son escenarios cada vez más severos pero manejables.

Como resultado, estos eventos y condiciones indican que existe una incertidumbre material que puede arrojar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha y, por lo tanto, el Grupo puede no ser capaz de realizar sus activos y liquidar sus pasivos en el curso normal de sus actividades.

Estos estados financieros consolidados han sido preparados sobre una base de negocio en marcha y no incluyen ningún ajuste a los valores en libros y la clasificación de activos, pasivos y gastos reportados que de otra manera podrían ser requeridos si la base de negocio en marcha no fuera apropiada.

ii Reestructura financiera-

El 30 de junio de 2020, la Compañía anunció que había iniciado, junto con sus afiliadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V., el procedimiento voluntario del Capítulo 11 (“Capítulo 11”) ante la Corte de Quiebras de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York (la "Corte de Quiebras") para implementar una reestructuración financiera, sin dejar de atender a los clientes.

Esta decisión fue tomada para poder implementar una reestructuración financiera voluntaria a través del Capítulo 11 mientras continúa operando y ofreciendo servicios a sus clientes y contratando con sus proveedores los bienes y servicios requeridos para sus operaciones. El Grupo realizó dicha solicitud para utilizar el proceso del Capítulo 11 para fortalecer la posición financiera del Grupo, obtener nuevos financiamientos y aumentar la liquidez, proteger y preservar sus operaciones y activos y crear una plataforma sostenible para tener éxito en una economía global incierta, como hoy enfrenta la industria de transportación aérea con desafíos sin precedentes debido a la disminución significativa en la demanda de transporte aéreo a nivel mundial, de ahí el compromiso del Grupo de tomar las medidas necesarias para operar de manera efectiva en este nuevo panorama y estar bien preparados para un futuro exitoso, durante y después de la pandemia del COVID-19.

Grupo Aeroméxico continúa operando de acuerdo con los permisos y concesiones existentes a lo largo de este proceso, comprometidos a continuar expandiendo de manera segura el servicio de sus vuelos en los próximos meses, de conformidad con las regulaciones locales y la demanda de los clientes, en total cumplimiento con los más altos estándares y protocolos de salud e higiene.

Todos los boletos, reservaciones, cupones electrónicos y "Puntos Premier" siguen siendo válidos y están disponibles para que ser utilizados por los clientes de acuerdo con los términos y condiciones existentes emitidos por el Grupo. Durante este proceso, la Compañía continúa trabajando en el curso ordinario de sus actividades y también tiene la intención de continuar contratando bienes y servicios a sus proveedores para su operación ordinaria.

Como parte de este proceso del Capítulo 11, Grupo Aeroméxico anunció en la misma fecha que iniciaría un proceso formal para obtener una línea de crédito preferencial garantizada a plazo de múltiples tramos, con super prioridad, como parte de su proceso de reestructuración (que se conoce como "Senior Debtor-In-Possession" o "DIP Financing" – por su término en inglés), que, junto con el efectivo disponible de la Compañía y sujeto a la aprobación de la Corte de Quiebras, proporcionaría suficiente liquidez para que Grupo Aeroméxico cumpla con sus obligaciones en el futuro de manera oportuna y ordenada (véanse las notas 21 y 34).

El 2 de julio de 2020, el Grupo anunció que había recibido la aprobación de la Corte de Quiebras de todas las mociones que se presentaron en la audiencia del primer día que se celebró el 1 de julio de 2020 después de la presentación voluntaria del Capítulo 11 de la Compañía el 30 de junio.

Entre las mociones que fueron aprobadas por la Corte de Quiebras se encuentran las solicitudes para permitir que Grupo Aeroméxico continúe pagando los salarios y beneficios de los empleados en el curso ordinario de sus operaciones; honrar los boletos y cupones ya adquiridos y mantener el programa de Lealtad Club Premier del Grupo sin ningún cambio o impacto en los saldos de Puntos Premier de los clientes (ver Nota 3 (a) iv); mantener los acuerdos existentes con agencias de viajes, corporativos y aerolíneas asociadas; y pagar a los proveedores en el curso ordinario del negocio por los bienes y servicios prestados a partir del 30 de junio de 2020, fecha de presentación del Capítulo 11.

Grupo Aeroméxico está trabajando de manera ordenada, con el proceso voluntario de reestructuración financiera bajo el Capítulo 11, mientras continúa operando y ofreciendo servicios a sus clientes y contratando con sus proveedores los bienes y servicios requeridos para sus operaciones.

Ajuste en flota -

Como parte de las medidas del Grupo para asegurar una flota más eficiente y homogénea y una plataforma comercial viable y rentable en la nueva realidad económica post COVID-19, Grupo Aeroméxico solicitó autorización a la Corte de Quiebras para rechazar ciertos contratos de arrendamiento de 19 aeronaves a sus respectivos arrendadores, ya que estos aviones no forman parte de los requerimientos estratégicos de la flota de la Compañía en las condiciones actuales del mercado (ver Nota 16 B para una discusión sobre el repudio de la flota).

Además, el Grupo recibió la aprobación de la Corte de Quiebras para modificar, con fecha efectiva el 1 de julio de 2020, para que la mayoría de sus arrendamientos de equipo de vuelo se consideren en pago por hora de vuelo ("PBH" por sus siglas en inglés). Dichos contratos de PBH se celebraron entre Grupo Aeroméxico y 27 diferentes empresas de arrendamiento que cubren 82 aeronaves y 14 motores de reserva (ver Nota 16 B).

DIP Financing –

El 9 de octubre de 2020 Grupo Aeroméxico recibió la aprobación final de la Corte de Quiebras para asegurar el compromiso del DIP Financing por US $1,000 millones (ver Notas 21 y 34) con fondos administrados por compañías filiales de Apollo Global Management Inc. ("Apollo"). El DIP Financing consiste en (i) una línea preferencial garantizada del Tramo 1 de US$200 millones, y (ii) una línea preferencial garantizada del Tramo 2 de US$800 millones. Los fondos del DIP Financing solo se pueden emplear para ciertas erogaciones permitidas, incluidos ciertos gastos de capital de trabajo y fines corporativos generales, así como costos de reestructuración.

El Tramo 2 del DIP Financing podrá ser convertido, a opción de los acreedores, en acciones de Grupo Aeroméxico una vez reestructurado, sujeto a ciertas condiciones y a las aprobaciones corporativas y regulatorias aplicables, incluyendo la de la asamblea de accionistas de la Compañía.

Los términos del DIP Financing requieren que Grupo Aeroméxico celebre un Convenio de Apoyo de los Accionistas ("Shareholder Support Agreement") con la mayoría de sus accionistas, que representen aproximadamente el 75% de su capital social, incluido Delta Airlines, bajo el cual dichos accionistas (i) votarán, a su debido tiempo, a favor de un aumento de capital para efectuar, en su caso, la conversión del Tramo 2 del DIP Financing, incluyendo la renuncia a sus derechos de preferencia, y (ii) someterse a la jurisdicción de la Corte de Quiebras con respecto al alcance y términos de tal Convenio de Apoyo de los Accionistas. Se prevé que con el incremento de capital estos accionistas se diluyan al no ejercer sus derechos de preferencia, por lo que su participación accionaria restante podría ser muy limitada.

Ver Nota 34(d) para revelaciones adicionales como eventos subsecuentes relacionados al DIP Financing.

Contratos de Trabajo Colectivos -

Como parte de los ajustes necesarios para enfrentar los efectos adversos causados a la industria de transportación aérea por la pandemia global de COVID-19, el Grupo está en negociaciones con sus sindicatos para encontrar condiciones más competitivas en el mercado actual con sus Contratos Colectivos de Trabajo.

Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo concluyó satisfactoriamente sus negociaciones con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana (“STIA”) y con el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos Independencia (“Independencia”).

De igual manera, las negociaciones con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (“ASSA”), continúan en buenos términos, alineados con los objetivos requeridos para poder acceder al financiamiento que podrá darle viabilidad al Grupo.

Es importante destacar que las organizaciones sindicales de ASSA, Independencia y STIA concluyeron con la reducción de personal que por optimización de planta fue programada para los meses de octubre y noviembre 2020, necesaria para el proceso de reestructuración del Grupo.

El Grupo continua en negociaciones con la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (“ASPA”) en busca de alcanzar las condiciones necesarias establecidas en su plan de reestructura.

Los acuerdos celebrados, en conjunto con los que se encuentran en negociación, son necesarios para que el Grupo cumpla con ciertos compromisos y objetivos requeridos por los acreedores bajo el DIP Financing.

Las diversas negociaciones de los contratos colectivos con los diferentes sindicatos no concluyeron el 31 de diciembre de 2020 y el Grupo continuó las negociaciones con los sindicatos durante el (i) período de gracia de siete días establecido en el Contrato de Crédito (“Período de Cura”), y (ii) una extensión solicitada por Grupo Aeroméxico en el plazo previsto en el Contrato de Crédito, el cual ha sido otorgado hasta el 27 de enero de 2021, con el fin de cumplir con las condiciones y obligaciones del DIP Financing.

Las negociaciones con ASSA, continúan en buenos términos, por lo que la Compañía espera alcanzar un acuerdo durante el período mencionado.

Con respecto de ASPA, el Sindicato aún no acepta la propuesta presentada por el Grupo, por lo que Grupo Aeroméxico continuará con las negociaciones a fin de alcanzar un acuerdo durante el Período de Cura.

La Compañía continuará trabajando de manera coordinada con los representantes de los sindicatos a fin de cumplir con las condiciones necesarias para solicitar el próximo desembolso bajo el Tramo 2 del DIP Financing, el cual es fundamental para preservar el curso ordinario del negocio y evitar incumplimientos en sus obligaciones con los acreedores bajo el DIP Financing (ver Nota 34).

Nombramiento del Comité de Acreedores y Fecha Límite General -

Como parte del proceso del Capítulo 11, el Fideicomisario de los Estados Unidos de América ha designado oficialmente un Comité de Acreedores No Garantizados (“UCC” por sus siglas en inglés). Este UCC específicamente cuenta con 7 miembros activos que representan a los acreedores del Grupo dentro de este proceso concursal.

El 15 de diciembre de 2020 Grupo Aeroméxico anunció que, de acuerdo con la Orden emitida por la Corte de Quiebras, se estableció el 15 de enero de 2021 (la “Fecha Límite General”) como última fecha para que cada persona o entidad presente prueba de reclamo contra la Compañía y sus Subsidiarias Deudoras (los "Deudores") bajo los procedimientos del Capítulo 11, habiendo enviado y publicado los avisos de fechas límite y procedimientos para presentar pruebas de reclamo (los "Avisos"). Los Avisos, que contienen información sobre quién, cuándo, dónde y cómo un acreedor interesado puede presentar una prueba de reclamación, se enviaron, entre otros, a todos los acreedores pre-solicitud conocidos de los Deudores, proveedores, así como a los clientes con quienes la Compañía ha tenido una relación durante el año anterior a entrar en el proceso del Capítulo 11. Los Avisos también se publicaron en algunos periódicos mexicanos y estadounidenses.

La Fecha Límite General y los procedimientos establecidos en la Orden y las notificaciones se aplican a todas las reclamaciones contra los Deudores que surgieron antes del 30 de junio de 2020, la fecha en la que los Deudores iniciaron los procedimientos bajo el Capítulo 11, excepto para las excepciones específicas establecidas en la Orden y en los Avisos. Grupo Aeroméxico distribuyó y publicó Avisos de conformidad con la Orden y los requisitos de procedimiento del Capítulo 11, para que las partes tuvieran la oportunidad de presentar un reclamo por cualquier monto que se creyera adeudado y que no se haya registrado previamente en el proceso relacionado con el período anterior a junio 30 de 2020.

Si una persona o entidad no desea realizar una reclamación adicional, no se requiere ninguna otra acción. Hay que considerar que la Orden establece que los pasajeros con boletos electrónicos no están obligados a presentar un comprobante de reclamación para utilizar dichos cupones. Estos cupones están autorizados para ser respetados por la Moción de Programas de Clientes emitida por la Corte de Quiebras el 29 de julio de 2020 (la "Moción de Programas de Clientes"). Varias otras obligaciones pre-solicitud relacionadas con los programas de pasajeros están autorizadas para ser cumplidas por la Moción de Programas de Clientes, incluidos los siguientes programas (los clientes no están obligados a presentar una prueba de reclamo para participar en cualquiera de estos programas): programas promocionales, programas de cupones, puntos Club Premier relacionados con el programa de lealtad y programas de membresía de salones VIP. Sin embargo, si un cliente considera tener un reclamo en efectivo en relación con estos programas, o tiene un reclamo relacionado por separado con estos programas, puede optar por presentar un comprobante de reclamo. Habrá que considerar que los montos que se pagarán a cuenta de las pruebas de reclamaciones permitidas (que podrán ser 0, o significativamente menos del 100%) y la forma de dicha consideración (que puede no ser en efectivo) son inciertas y serán determinadas por el eventual plan de reorganización de los Deudores.

Como un evento subsecuente, y tras el cierre de la Fecha Límite General, el Grupo se encuentra en proceso de conciliar más de siete mil reclamaciones, la mayoría de ellas recibidas de clientes. Dada la necesidad de conciliar las reclamaciones contra los libros del Grupo y resolver las disputas por las mimas, el Grupo aún no puede hacer una estimación confiable en términos del valor de dicho conjunto final de solicitudes.

Plan de Reorganización-

Para que el Grupo pueda emerger exitosamente del Capítulo 11, deberá obtener la aprobación de la Corte de Quiebras de un plan de reorganización, que permitirá al Grupo pasar del Capítulo 11 a operaciones de curso ordinario fuera de la quiebra. En relación con un plan de reorganización, el Grupo también puede requerir una nueva línea de crédito o “financiamiento de salida”. La capacidad del Grupo para obtener dicha aprobación y financiamiento dependerá, entre otras cosas, de la oportunidad y el resultado de varios asuntos en curso relacionados con el proceso de Capítulo 11.

Un plan de reorganización determina los derechos y la satisfacción de las reclamaciones de varios acreedores y partes interesadas y está sujeto al resultado final de las negociaciones y las decisiones de la Corte de Quiebras en curso hasta la fecha en que se confirma el plan de reorganización. El 17 de febrero de 2021, la Corte emitió una orden que amplía el período por el cual los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar un plan de reorganización hasta el 25 de junio de 2021 inclusive (“Período de Presentación Exclusivo”).

Actualmente, el Grupo espera que cualquier plan de reorganización propuesto proporcione entre otras cosas, mecanismos para la liquidación de reclamaciones contra las propiedades de los Deudores, el tratamiento de los tenedores de acciones y deuda financiera existentes del Grupo, y ciertos asuntos administrativos y de gobierno corporativo relacionados con el Grupo reorganizado. Cualquier plan de reorganización propuesto estará sujeto a revisión antes de su presentación a la Corte de Quiebras en base a las discusiones con los acreedores del Grupo y otras partes interesadas, y posteriormente en respuesta a las objeciones de las partes interesadas y los requisitos del Código de Quiebras y la Corte de Quiebras. No existen garantías de que el Grupo pueda obtener la aprobación del plan de reorganización a proponer, por parte de la Corte de Quiebras

c) Bases de medición

Los estados financieros consolidados se prepararon sobre la base de costo histórico con excepción de los instrumentos financieros que se miden a su valor razonable y algunas partidas de propiedades y equipo los cuales se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF.

La Compañía usa el peso mexicano (peso o “$”) como la moneda de reporte para sus estados financieros consolidados, sin embargo, la moneda funcional es el dólar de los Estados Unidos de América (dólar o “US$”). Los estados financieros consolidados adjuntos han sido redondeados a miles, excepto donde se indica diferente.

El tipo de cambio del peso con respecto al dólar al 31 de diciembre de 2020 y 2019, fue de $19.91 y $18.86, respectivamente.

A menos que se indique lo contrario, los totales y porcentajes podrían no reflejar con precisión las cifras absolutas en este documento, debido al redondeo.

d) Empleo de estimaciones y juicios

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración efectúe juicios, estimaciones y suposiciones que afectan la aplicación de políticas contables y los importes reportados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Nosotros basamos nuestros juicios, estimaciones y suposiciones en información histórica e información proyectada, así como las condiciones económicas regionales y de la industria en la que nosotros o nuestros clientes operan, dichos cambios podrían afectar negativamente nuestras estimaciones. Aunque, nosotros creemos que hacemos estimaciones razonables, sobre la resolución final de las incertidumbres presentadas, no se puede asegurar que el resultado final de estos asuntos sea coherente con lo que se refleja en nuestros activos, pasivos, ingresos y gastos. La evolución del COVID-19, y el proceso de reestructura financiera bajo Capítulo 11 genera incertidumbre de cómo dichos eventos pudieran afectar nuestras estimaciones. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y las suposiciones correspondientes se revisan de manera continua. Los cambios derivados de las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período en el cual se revisan y en períodos futuros que sean afectados.

En las notas a los estados financieros consolidados que se mencionan a continuación se incluye la información sobre estimaciones y suposiciones críticas en la aplicación de políticas contables que tienen efectos significativos en los montos reconocidos en los estados financieros consolidados.

Nota 2(b) – negocio en marcha: en caso de existir incertidumbres materiales que pudieran resultar en dudas importantes sobre la viabilidad de la Compañía para continuar como negocio en marcha
Notas 3(a) iv y 18 –inversiones en negocios conjuntos
Notas 3(e) y 15 – vidas útiles de propiedades y equipo
Nota 3(i) – deterioro
Nota 3(l) – reconocimiento de ingresos: determinación de si el ingreso procedente de los servicios proporcionados por el Grupo es reconocido a lo largo del tiempo o en un momento determinado
Nota 16 – clasificación de arrendamientos
Nota 24 – provisión para la devolución de aviones

En las notas siguientes se incluye información sobre supuestos e incertidumbre de estimaciones que tienen un riesgo significativo de dar por resultado, un ajuste importante dentro del próximo ejercicio:

Nota 3(l) i – transportación vendida no utilizada
Nota 20 – activos y pasivos por impuestos diferidos
Nota 24 – provisiones

Nota 28 – medición de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por deudores comerciales y activos del contrato: supuestos clave para determinar la tasa de pérdida promedio ponderada.
Nota 33 – contingencias y compromisos

e) Alcance de consolidación

Los estados financieros consolidados incluyen Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y todas las entidades que están controladas directa o indirectamente por Grupo Aeroméxico.

Todas las entidades de Grupo Aeroméxico preparan sus estados financieros al 31 de diciembre. Todos los estados financieros han sido preparados aplicando los mismos principios de contabilidad y valuación de NIIF. Los saldos y operaciones entre partes relacionadas consolidadas han sido eliminados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2020, existieron dos reducciones en el número de entidades incluidas en los estados financieros consolidados (ver Nota 6), 24 compañías al inicio del año y 22 al final del mismo.

(3) Principales políticas contables-

Las políticas contables que figuran en la hoja siguiente se han aplicado a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados, a excepción que así se indique en específico.

Las políticas contables han sido aplicadas consistentemente por las entidades del Grupo.

(a) Bases de consolidación-

i. Combinación de negocios-

El Grupo contabiliza las combinaciones de negocios utilizando el método de adquisición cuando el conjunto de actividades y activos adquiridos cumple la definición de un negocio y el control se transfiere al Grupo (ver (ii)). Al determinar si un determinado conjunto de actividades y activos es un negocio, el Grupo evalúa si el conjunto de activos y actividades adquiridos incluye, como mínimo, un insumo y un proceso sustantivo, y si el conjunto adquirido tiene la capacidad de elaborar productos.

El Grupo tiene la opción de aplicar una 'prueba de concentración' que permite una evaluación simplificada de si un conjunto de actividades y activos adquiridos no es un negocio. La prueba opcional de concentración se cumple si sustancialmente todo el valor razonable de los activos brutos adquiridos se concentra en un solo activo identificable o grupo de activos identificables similares.

La contraprestación transferida en la adquisición generalmente se mide al valor razonable al igual que los activos netos identificables adquiridos. Cualquier plusvalía o crédito mercantil resultante es sometida a pruebas anuales de deterioro (ver Nota 3 (i) ii). Cualquier ganancia por compra en condiciones muy ventajosas se reconoce de inmediato en resultados. Los costos de transacción se registran como gasto cuando se incurren, excepto si se relacionan con la emisión de deuda o instrumentos de capital.

La contraprestación transferida no incluye los importes relacionados con la liquidación de relaciones pre–existentes. Dichos importes generalmente se reconocen en resultados.

Cualquier contraprestación contingente es medida al valor razonable a la fecha de adquisición. Si una obligación para pagar la contraprestación contingente que cumple con la definición de instrumentos financieros está clasificada como capital no deberá medirse nuevamente y su liquidación posterior deberá contabilizarse dentro del capital. De no ser así, la otra contraprestación contingente se mide nuevamente al valor razonable en cada fecha de presentación y los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente se reconocen en resultados.

Si se requiere intercambiar las concesiones de pago basado en acciones (concesiones de reemplazo) por concesiones mantenidas por los empleados de la empresa adquirida (concesiones de la empresa adquirida), una parte o todo el monto de las concesiones de reemplazo de la adquiriente se incluyen en la medición de la contraprestación transferida en la combinación de negocios. Esta determinación se basa en el valor basado en el mercado de las concesiones de reemplazo comparado con el valor basado en el mercado de las concesiones de la adquirida y el nivel hasta el que las concesiones de reemplazo se relacionan con el servicio previo a la combinación.

ii. Subsidiarias-

Las compañías subsidiarias son entidades controladas por el Grupo (ver Nota 6). El Grupo controla otra entidad, cuando se expone a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su involucramiento con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la entidad. Los estados financieros de las compañías subsidiarias se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo desde la fecha en que comienza el control y hasta la fecha en que termina dicho control. Las políticas contables de las compañías subsidiarias han sido adecuadas cuando ha sido necesario para alinearlas con las políticas adoptadas por el Grupo. Todas las subsidiarias del Grupo prepararon sus estados financieros al 31 de diciembre.

iii. Pérdida de control-

En caso de pérdida de control, el Grupo deja de reconocer los activos y pasivos de la subsidiaria, cualquier participación no controlada y cualquier componente del capital contable de la subsidiaria. Cualquier superávit o déficit resultante de la pérdida de control se reconoce en resultados.

Si el Grupo retiene una participación en la subsidiaria anterior, dichos intereses se miden por su valor razonable en la fecha en que se pierde el control.

iv. Inversiones en compañías reconocidas por el método de participación-

La participación en compañías reconocidas por el método de participación, se componen de la inversión en tres negocios conjuntos (PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. o “PLM”, AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. o “MRO” y AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. o “AM BD”) y en una asociada (Aeromexpress, S. A. de C. V.).

Las compañías asociadas son aquellas entidades en las cuales el Grupo ejerce influencia significativa, pero no control o control conjunto, sobre las políticas financieras y de operación. Se presume que existe influencia significativa cuando el Grupo posee entre el 20% y 50% de las acciones con derecho de voto de otra entidad. Los negocios conjuntos son aquellas entidades sobre cuyas actividades el Grupo ejerce control conjunto, mediante el cual el Grupo tiene derecho a los activos netos del acuerdo, en lugar de derechos a sus activos y obligaciones por sus pasivos.

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos se registran por el método de participación y se reconocen inicialmente a su costo de adquisición. La inversión del Grupo incluye el crédito mercantil identificado con la adquisición, neto de pérdidas por deterioro acumuladas. Los estados financieros consolidados incluyen la participación del Grupo en los ingresos, gastos y movimientos en el capital contable de las inversiones, después de los ajustes para conformar las políticas contables de esas compañías con las del Grupo, desde la fecha en que el Grupo tiene influencia significativa o control conjunto hasta la fecha en que termina dicha influencia significativa o control conjunto. Dicha participación se clasifica como parte de los ingresos operativos al considerarse que son parte del negocio principal del Grupo. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas excede a su inversión en aquellas entidades reconocidas por el método de participación, el valor en libros de dicha participación (incluyendo cualesquier inversiones a largo plazo) se reduce a cero y se dejan de reconocer más pérdidas, a menos que el Grupo tenga alguna obligación asumida o haya efectuado pagos por cuenta de la asociada o negocio conjunto.

PLM opera el programa de viajero frecuente llamado "Club Premier", que permite a los pasajeros frecuentes acumular "Puntos Premier" los cuales les dan derecho a una selección de varios premios. Además, los Puntos Premier son vendidos por PLM a los socios comerciales para utilizarlos en actividades promocionales. El valor razonable atribuido a todos los Puntos Premier y acumulados por los miembros, se registra en PLM como un pasivo y se reconoce como ingreso cuando los Puntos Premier son redimidos por los participantes a los que se hayan expedido. El valor razonable del premio se determina con base en precios a los que los premios se venden a los socios comerciales.

El importe de los ingresos reconocidos por PLM se basa en el número de puntos redimidos en un período en relación con el número total esperado para ser redimidos, que toma en cuenta la estimación de PLM en relación con el porcentaje de expiración (*"breakage"*). El porcentaje de expiración representa los puntos estimados que no se espera sean redimidos por los miembros del programa. El porcentaje de expiración es estimado por la Administración de PLM con base en los términos y condiciones de la membresía y los patrones de acumulación y redención histórica, ajustada por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de reembolso de los miembros.

MRO realiza mantenimiento pesado de punta a punta al fuselaje de las aeronaves especialmente para sus partes relacionadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Delta Air Lines, Inc.

AM BD realiza la promoción de los paquetes turísticos "Gran Plan", lo cual permite el desarrollo de dicho negocio con la experiencia y convenios de Best Day.

v. Transacciones eliminadas en la consolidación-

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del Grupo, así como los ingresos y gastos no realizados, se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las utilidades no realizadas derivadas de transacciones entre entidades del Grupo en las que se tienen inversiones contabilizadas bajo el método de participación se eliminan contra la inversión en la medida de la participación del Grupo en la asociada o negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas se eliminan de igual manera que las utilidades no realizadas, pero solamente en la medida en que no exista evidencia de deterioro.

(b) Moneda extranjera-

i. Operaciones en moneda extranjera-

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales de las entidades del Grupo al tipo de cambio vigente en las fechas de las operaciones. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio a esa fecha.

La ganancia o pérdida cambiaria de partidas monetarias es la diferencia entre el costo amortizado en la moneda funcional al principio del período, ajustado por pagos e intereses efectivos durante el período, y el costo amortizado en moneda extranjera convertida al tipo de cambio al final del período que se reporta.

Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera que se miden a valor razonable se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio en la fecha en que se determinó el valor razonable. Las diferencias cambiarias derivadas de la reconversión se reconocen en resultados. Las partidas no monetarias que se miden en términos de costo histórico en una moneda extranjera se convierten utilizando el tipo de cambio en la fecha de la transacción.

ii. Conversión a la moneda de presentación-

El Grupo presenta sus estados financieros consolidados en miles de pesos mexicanos. Los activos y pasivos son convertidos de moneda funcional (dólar americano) a moneda de presentación al tipo de cambio de la fecha de reporte; ingresos y gastos son convertidos al tipo de cambio vigente en las fechas de las transacciones. Las diferencias cambiarias originadas por el proceso de conversión se reconocen directamente en la cuenta de utilidad integral (efecto por conversión de monedas extranjeras).

(c) Instrumentos financieros-

Instrumentos financieros no derivados-

Los instrumentos financieros no derivados incluyen inversiones en títulos de deuda, cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes de efectivo, préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

El efectivo y equivalentes de efectivo comprenden saldos de efectivo y depósitos a la vista con un vencimiento original de tres meses o menos.

El efectivo restringido comprende los saldos de efectivo del Fideicomiso F/1748, fideicomiso emisor consolidado utilizado por el Grupo para bursatilizar los flujos de efectivo procedentes de la venta de boletos por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, que se pagará a los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso. Adicionalmente el efectivo restringido incluye colaterales para ciertas cartas de crédito.

El Grupo reconoce inicialmente los préstamos, cuentas por cobrar y depósitos en la fecha en que se originan. Otros activos financieros (incluyendo los activos designados a valor razonable a través de resultados) se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la cual el Grupo se convierte en integrante de las disposiciones contractuales del instrumento.

El Grupo elimina un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales a los flujos de efectivo provenientes del activo, o transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales del activo financiero en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad sobre el activo financiero. Cualquier participación en los activos financieros transferidos que sea creado o conservado por parte del Grupo se reconoce como un activo o pasivo por separado.

Compensación-

Los activos y pasivos financieros se deben compensar y presentarse netos en los estados financieros, sólo si el Grupo tiene el derecho legal de compensar los montos y pretende ya sea liquidar sobre una base neta de activos y pasivos financieros o bien, realizar el activo y liquidar el pasivo en forma simultánea.

Activos financieros no derivados-

El Grupo clasifica sus activos financieros no derivados en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable a través de resultados, costo amortizado, y valor razonable a través de otros resultados integrales ("ORI").

La clasificación de los activos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos.

i. Activos financieros a valor razonable a través de resultados-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de resultados si su intención es mantenerlo con fines de negociación, o no ha cumplido con la prueba de solo pago de principal e intereses ("SPPI"), o si se designa como tal en su reconocimiento inicial. Los activos financieros se designan a su valor razonable a través de resultados si el Grupo administra dichas inversiones y toma decisiones de compra y venta con base en su valor razonable y de acuerdo con la política de inversión o de administración de riesgos del Grupo.

En su reconocimiento inicial, los costos atribuibles a la transacción se reconocen en resultados conforme se incurran. Los activos financieros a valor razonable a través de resultados se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés o ingreso por dividendo, se reconocen en resultados. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

ii. Costo amortizado-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su costo amortizado siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea el cobro del principal e interés, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los préstamos y cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Dichos activos se reconocen inicialmente a su valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y cuentas por cobrar se miden a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo, menos pérdidas por deterioro. Los préstamos y cuentas por cobrar incluyen cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar.

iii. Activos financieros a valor razonable a través de ORI-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de ORI siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea tanto el cobro como la venta de sus flujos contractuales de principal e intereses, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los activos financieros a valor razonable a través del ORI se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés, se reconocen en el ORI. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores, o se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado.

Pasivos financieros no derivados-

Los pasivos financieros del Grupo se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la que el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento. El Grupo elimina un pasivo financiero cuando se satisfacen, cancelan, o expiran sus obligaciones contractuales.

Una subsidiaria del Grupo ("Fideicomiso F/1748" o "Fideicomiso") ha colocado Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBURES") emitidos en la Bolsa Mexicana de Valores, de acuerdo a su programa autorizado hasta por un monto de $7,000 millones, a través de distintas series con un vencimiento de cinco años. Los CEBURES devengan un interés variable a una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) + un rango entre 138 a 168 puntos base.

Los CEBURES están garantizados por los flujos de efectivo obtenidos de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, transferidos al Fideicomiso.

El Grupo determinó que tiene control sobre el Fideicomiso, ya que está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su involucramiento con el Fideicomiso y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder de decisión sobre el Fideicomiso, por lo que la deuda y efectivo restringido del Fideicomiso, se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo (ver Notas 10 y 21).

El Grupo cuenta con los siguientes pasivos financieros no derivados: préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

Dichos pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

Instrumentos financieros derivados (IFD) y contabilidad de coberturas-

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, el Grupo utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54* (*"JF54"*). El valor razonable de las opciones se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo.

Al inicio de las opciones o combinaciones de las mismas, éstas se reconocen en el estado de situación financiera consolidado como activo y/o pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que el Grupo sólo tiene opciones largas ("*Calls*" y "*Call spreads*"), se limita la pérdida del Grupo a la prima pagada por los instrumentos, ya que éstos no generan ninguna obligación adicional. Estos instrumentos financieros derivados, al cumplir con todos los requisitos que marca la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*, son formalmente asignados a una relación de cobertura contable, por lo tanto, durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y los efectos se contabilizan como una partida temporal dentro del ORI.

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, en específico para la TIIE y la *London InterBank Offered Rate* ("LIBOR"). Los IFD que el Grupo ha contratado al respecto son *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con TIIE y/o LIBOR por una tasa fija.

Con el fin de evaluar si existe una relación económica entre las partidas cubiertas y los instrumentos de cobertura, el Grupo asume que la tasa de interés de referencia no se altera como resultado de la reforma de la tasa de interés de referencia.

Para una cobertura de flujos de efectivo de una transacción prevista, el Grupo supone que la tasa de interés de referencia no se verá alterada como resultado de la reforma de la tasa de interés de referencia para efectos de evaluar si la transacción prevista es altamente probable y presenta una exposición a variaciones en los flujos de efectivo que finalmente podrían afectar los resultados. Al determinar si una transacción prevista previamente designada en una cobertura de flujo de efectivo discontinuada aún se espera que ocurra, el Grupo supone que los flujos de efectivo de la tasa de interés de referencia designados como una cobertura no se verán alterados como resultado de la reforma de la tasa de interés de referencia.

El Grupo dejará de aplicar la política específica para evaluar la relación económica entre la partida cubierta y el instrumento de cobertura (i) a una partida cubierta o un instrumento de cobertura cuando la incertidumbre que surge de la reforma de la tasa de interés de referencia deje de estar presente con respecto al calendario y al importe de los flujos de efectivo de la partida cubierta o instrumento respectivo basados en la tasa de interés de referencia o (ii) cuando se discontinúe la relación de cobertura. Para su evaluación de altamente probable de la partida cubierta, el Grupo dejará de aplicar la política específica cuando la incertidumbre que surge de la reforma de la tasa de interés de referencia acerca del calendario y el importe de los flujos de efectivo futuros de la partida cubierta basados en la tasa de interés de referencia ya no esté presente, o cuando se discontinúe la relación de cobertura.

Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación. Cualquier cobertura inefectiva relacionada a *JF 54* e instrumentos derivados de tasas de interés se reconocen en las líneas de combustible e ingresos (costos) financieros, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Antes de entrar en estos contratos de instrumentos derivados, la Administración deberá de obtener la aprobación del Comité de Finanzas, quien es el responsable de determinar los volúmenes requeridos para mitigar, así como de los precios de las mismas. El propósito de estas operaciones es el de mitigar el riesgo relacionado con el precio del combustible y/o tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercado reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

Capital social-

Acciones ordinarias-

Las acciones ordinarias se clasifican como capital. Los costos incrementales que sean directamente atribuibles a la emisión de acciones ordinarias y opciones sobre acciones se reconocen como una deducción del capital contable, neto de efectos de impuestos.

Recompra de acciones (acciones de tesorería)-

Cuando el capital social reconocido como capital contable se recompra, el monto de la contraprestación pagada, que incluye los costos directamente atribuibles, neto de efecto de impuestos, se reconoce como una reducción del capital contable. Las acciones que se recompran se clasifican como acciones de tesorería y se presentan como una deducción del capital contable. Cuando las acciones de tesorería se venden o re-emiten con posterioridad, el monto recibido se reconoce como un incremento en el capital contable, y el excedente o déficit resultante de la transacción se transfiere a utilidades retenidas.

(d) Inventarios-

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se registran al costo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se basa en la fórmula de costos promedio y son reconocidos en resultados conforme se consumen.

(e) Propiedades y equipo-

i. Reconocimiento y medición-

El equipo de vuelo y otros elementos de propiedades y equipo están registrados a su costo de adquisición con excepción de algunas partidas que se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF menos depreciación y pérdidas por deterioro acumuladas.

El costo incluye los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. El costo de activos construidos para uso propio incluye el costo de los materiales y mano de obra directa, y otros costos directamente atribuibles que se requieran para poner el activo en condiciones de uso. Los costos relacionados con equipo arrendado según las especificaciones contractuales y los costos financieros para activos calificables son capitalizados.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo son clasificadas como propiedades y equipo si son esperados utilizar en más de un período.

Cuando las partes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, se registran como componentes separados (componentes mayores) de propiedades y equipo.

Las ganancias y pérdidas por la venta de una partida de propiedades y equipo se determinan comparando los recursos provenientes de la venta contra el valor en libros de propiedades y equipo, y se reconocen netos dentro de "otros ingresos" en el resultado del ejercicio.

En caso de que el Grupo reciba créditos de los fabricantes en relación con la adquisición de determinadas aeronaves y motores con base a los términos y condiciones individuales de cada acuerdo de dichos créditos, estos últimos se registran como una reducción del costo de las correspondientes aeronaves y motores.

ii. Costos subsecuentes-

El costo de reemplazo de una partida de propiedades y equipo se reconoce a su valor en libros, si es probable que los beneficios económicos futuros comprendidos en dicha parte sean recuperables para el Grupo y su costo se puede determinar de manera confiable. El valor en libros de la parte reemplazada se elimina. Los costos de la operación del día a día de propiedades y equipo se reconocen en resultados conforme se incurren.

iii. Depreciación-

La depreciación se calcula sobre el monto que corresponde al costo de un activo, menos su valor residual. La depreciación se reconoce en resultados usando el método de línea recta de acuerdo con la vida útil estimada de cada componente de las partidas de propiedades y equipo, la cual es determinada por la Administración teniendo en cuenta el trabajo de peritos valuadores externos, que se revisa periódicamente y se registra desde que dichos activos están disponibles para entrar en operación. Los activos arrendados a través de arrendamiento financiero se deprecian durante la vigencia del contrato de arrendamiento o la vida útil de los activos, lo que resulte menor, salvo que haya certeza razonable de que el Grupo vaya a adquirir la propiedad de los activos arrendados al término del contrato de arrendamiento. Los terrenos no se deprecian.

A continuación se indican las tasas de depreciación y valores residuales para cada clase de activo:

	Tasa	**% valor residual**
Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	3.3% y 8%	7-15
Partes y refacciones de avión	5% a 20%	-
Construcciones	5% a 16.7%	5-16
Equipo de tierra	10% a 16%	-
Equipo de transporte	25%	-
Mobiliario	10%	-
Maquinaria y equipo	10% a 33%	-
Equipo de cómputo	30%	-
Mantenimiento mayor	12.5% a 66.7%	-

El método de depreciación, vidas útiles y valores residuales se revisan al cierre de cada año, y se ajustan en caso de ser necesario.

iv. Costos de mantenimiento-

Mantenimiento mayor-

Los costos de mantenimiento y reparación mayor de equipos de vuelo propios y arrendados (es decir, el mantenimiento mayor de grandes componentes de aeronaves, como por ejemplo motores y trenes de aterrizaje) se contabilizan por el método de refacción reparada ("*built-in-overhaul*"). El método de refacción reparada consiste en que el Grupo reconoce el costo estimado para dichos mantenimientos mayores como un componente separado de propiedades y equipo (mantenimiento mayor). Estos costos de mantenimiento mayor se deprecian en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento, y se presenta en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de los gastos de operación (depreciación y amortización). Los costos de mantenimiento mayor subsecuentes se capitalizan y amortizan en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento. Los desembolsos de efectivo relacionados a dicho mantenimiento mayor se presentan en los estados consolidados de flujos de efectivo bajo la línea de “adquisiciones de propiedades y equipo” como parte de los “flujos de efectivo por actividades de inversión” y la depreciación relacionada se reporta como parte de los ajustes al flujo de actividades de operación.

Mantenimiento directo o en línea-

Los pagos hechos en relación con el mantenimiento directo fuera de los mantenimientos mayores programados para aeronaves propias y arrendadas (inspecciones de rutina de toda la aeronave, incluyendo fuselaje y remplazo de partes rotables menores) se registran en resultados al incurrirse y son reportados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de la línea de gasto por "mantenimiento" en los gastos de operación. Los desembolsos de efectivo por estos conceptos se reportan en los estados consolidados de flujos de efectivo como parte de "flujos por actividades de operación".

Si el Grupo se compromete contractualmente a devolver el equipo de vuelo en un estado determinado o para compensar al arrendador sobre la base de la condición real del equipo de vuelo al final del plazo del arrendamiento, el Grupo reconoce durante el plazo del contrato una provisión para devoluciones de aeronaves arrendadas (ver Nota 3(j)).

(f) Arrendamientos-

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si el contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una contraprestación. Para evaluar si un contrato conlleva el derecho a controlar el uso de un activo identificado, el Grupo usa la definición de arrendamiento incluida en la NIIF 16 *Arrendamientos*.

Como arrendatario-

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios independientes relativos. No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no lo son como un componente de arrendamiento único.

El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento a la fecha de comienzo del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que incluye el importe inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por los pagos por arrendamiento realizados antes o a partir de la fecha de comienzo, más cualquier costo directo inicial incurrido y una estimación de los costos futuros al desmantelar y eliminar el activo subyacente o el lugar en el que está ubicado, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Posteriormente, el activo por derecho de uso se deprecia usando el método en línea recta desde la fecha de inicio y hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o que el costo del activo por derecho de uso refleje que el Grupo va a ejercer una opción de compra. En ese caso, el activo por derecho de uso se depreciará a lo largo de la vida útil del activo subyacente, que se determina sobre la misma base que la de las propiedades y equipos. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por las pérdidas por deterioro del valor, si las hubiere, y se ajusta por ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos descontados por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no pudiera determinarse fácilmente, la tasa incremental por préstamos del Grupo. Por lo general, el Grupo utiliza su tasa incremental por préstamos como tasa de descuento.

El Grupo determina su tasa incremental por préstamos obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiamiento externas y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento se incluyen a continuación:

- pagos fijos, incluyendo en esencia los pagos fijos;
- pagos por arrendamiento variables, que dependen de un índice o una tasa, inicialmente medidos empleando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- importes que espera pagar el arrendatario como garantías de valor residual; y
- el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de ejercer esa opción, los pagos por arrendamiento en un período de renovación opcional si el Grupo tiene certeza razonable de ejercer dicha extensión, y pagos por penalizaciones derivadas de la terminación anticipada del arrendamiento a menos que el Grupo tenga certeza razonable de no finalizar el arrendamiento anticipadamente.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. Se realiza una nueva medición cuando existe un cambio en los pagos por arrendamiento futuros producto de un cambio en un índice o tasa, si existe un cambio en la estimación del Grupo del importe que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, si el Grupo cambia su evaluación de si ejercerá o no una opción de compra, ampliación o terminación, o si existe un pago por arrendamiento fijo en esencia que haya sido modificado.

Cuando se realiza una nueva medición del pasivo por arrendamiento de esta manera, se realiza el ajuste correspondiente al importe en libros del activo por derecho de uso, o se registra en resultados si el importe en libros del activo por derecho de uso se ha reducido a cero.

El Grupo presenta activos por derecho de uso que no cumplen con la definición de propiedades de inversión en "propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso" y pasivos por arrendamiento en "deuda financiera incluyendo arrendamientos" en el estado de situación financiera (ver Notas 15 y 21).

Arrendamientos de corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor-

El Grupo ha escogido no reconocer activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento por los arrendamientos de activos de bajo valor y arrendamientos de corto plazo, incluyendo el equipo de TI. El Grupo reconoce los pagos por arrendamiento asociados con estos arrendamientos como gasto sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento.

(g) Activos intangibles-

Los activos intangibles corresponden principalmente a la propiedad intelectual, programas de cómputo o software, y derechos fiduciarios.

i. Propiedad intelectual-

La propiedad intelectual se refiere a las metodologías relevantes relacionadas con el desarrollo de programas de lealtad.

Valuación subsecuente-

La propiedad intelectual es reconocida como activo intangible con vida útil indefinida y es valuada a su costo menos pérdidas por deterioro acumuladas. Véase la Nota 3(i) para pruebas de deterioro.

ii. Otros activos intangibles-

Aquellos activos intangibles con vida útil definida se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros. Esta política contable aplica a software.

Los derechos fiduciarios representan la contribución a un fideicomiso para la construcción de un nuevo proyecto denominado "Torre Aeroméxico" y están registrados a su costo de aportación menos reservas de deterioro.

iii. Amortización-

La amortización se reconoce en resultados usando el método de línea recta con base en la vida útil estimada de los activos intangibles y se calcula sobre el costo del activo, menos su valor residual.

La amortización se reconoce a partir de la fecha en que los activos intangibles con vida útil definida se encuentran disponibles para su uso, ya que esto refleja de la mejor manera el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros incorporados en el activo.

Las vidas útiles estimadas para los períodos en curso y anteriores son las siguientes:

Software	4 - 7 años

Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales de los activos intangibles se revisan al cierre de cada año y se ajustan en caso de ser necesario.

(h) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados no circulantes y depósitos de largo plazo representan principalmente depósitos en dólares a favor de los arrendadores de equipo de vuelo y fabricantes; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante; en algunos casos generan intereses a favor de la Compañía, a una tasa equivalente a los rendimientos de las cuentas de mercado de dinero vigentes en los Estados Unidos de América.

Los depósitos por mantenimiento son reconocidos como un activo en el momento en el que se realiza el pago correspondiente al proveedor. Estos depósitos son considerados como reservas de mantenimiento y son calculados generalmente sobre la base de horas voladas. Estas reservas de mantenimiento son reclasificadas a propiedades y equipo (mantenimiento mayor) una vez que se realiza el servicio de mantenimiento y reconocido en resultados a través de la depreciación con base en las políticas de mantenimiento del Grupo.

Los pagos anticipados de corto plazo representan principalmente publicidad y prepagos de combustible. Los pagos anticipados se reconocen como gasto en el estado de resultados cuando el servicio o el bien es recibido.

(i) Deterioro-

i. Activos financieros no derivados-

El Grupo reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por:

- los activos financieros medidos al costo amortizado;
- las inversiones de deuda medidas al valor razonable con cambios en otro resultado integral; y
- activos del contrato.

El Grupo mide las correcciones de valor por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo, excepto por lo siguiente, que se mide al importe de las perdidas crediticias esperadas de doce meses:

- instrumentos de deuda que se determina que tienen un riesgo crediticio bajo a la fecha de presentación; y
- otros instrumentos de deuda y saldos bancarios para los que el riesgo crediticio (es decir, el riesgo de que ocurra incumplimiento durante la vida esperada del instrumento financiero) no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales y activos del contrato siempre se miden por un importe igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

Medición de las pérdidas crediticias esperadas-

Las pérdidas crediticias esperadas son el promedio ponderado por probabilidad de las pérdidas crediticias. Las pérdidas crediticias se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo (es decir, la diferencia entre el flujo de efectivo adeudado a la entidad de acuerdo con el contrato y los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir).

Las pérdidas crediticias esperadas son descontadas usando la tasa de interés efectiva del activo financiero.

Activos financieros con deterioro crediticio

En cada fecha de presentación, el Grupo evalúa si los activos financieros registrados al costo amortizado y los instrumentos de deuda al valor razonable con cambios en otro resultado integral tienen deterioro crediticio. Un activo financiero tiene "deterioro crediticio" cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

Castigo

El importe en libros bruto de un activo financiero se castiga cuando el Grupo no tiene expectativas razonables de recuperar un activo financiero en su totalidad o una porción del mismo. El Grupo hace una evaluación individual de la oportunidad y el alcance del castigo con base en si existe o no una expectativa razonable de recuperación. El Grupo no espera que exista una recuperación significativa del importe castigado. No obstante, los activos financieros que son castigados podrían estar sujetos a actividades a fin de cumplir con los procedimientos del Grupo para la recuperación de los importes adeudados.

ii. Activos no financieros-

El valor en libros de los activos no financieros del Grupo, distintos a inventarios y activos por impuestos diferidos se revisan en cada fecha de reporte para determinar si existe algún indicio de posible deterioro. Si se identifican indicios de deterioro, entonces se estima el valor de recuperación del activo. En el caso de activos intangibles que tengan vidas indefinidas, como lo es la propiedad intelectual, o que todavía no estén disponibles para su uso, el valor de recuperación se estima cada año en las mismas fechas.

El valor de recuperación de un activo o unidad generadora de efectivo es el que resulte mayor entre su valor en uso y su valor razonable menos costos de venta. Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos al activo. Para efectos de las pruebas de deterioro, los activos que no se pueden probar individualmente se integran en grupos más pequeños de activos que generan entradas de efectivo por uso continuo y que son en su mayoría independientes de las entradas de efectivo de otros activos o grupos de activos (la "unidad generadora de efectivo").

Los activos corporativos del Grupo no generan entradas de efectivo por separado. Si hay alguna indicación de que un activo corporativo pudiera estar deteriorado, entonces se determina el valor de recuperación de la unidad generadora de efectivo a la cual pertenece el activo corporativo.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el valor en libros de un activo o su unidad generadora de efectivo es superior a su valor de recuperación. Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Las pérdidas por deterioro registradas con relación a las unidades generadoras de efectivo, se distribuyen primero para reducir el valor en libros de los activos en la unidad (grupo de unidades) sobre la base de prorrateo.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores se evalúan a la fecha de reporte para identificar indicios de que la pérdida se haya reducido o que ya no exista.

Una pérdida por deterioro se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Una pérdida por deterioro sólo se revierte en la medida que el valor en libros del activo no supere el valor en libros que hubiera determinado, neto de depreciación o amortización, si ninguna pérdida por deterioro se hubiera reconocido anteriormente.

El crédito mercantil que forma parte del valor en libros de una inversión que se reconoce por el método de participación, no se reconoce por separado y, por lo tanto, no se prueba por separado para deterioro. En lugar de ello, el monto total de la inversión reconocida por el método de participación se prueba en cuanto a posible deterioro como un solo activo cuando existe evidencia objetiva de que dicha inversión reconocida por el método de participación pudiera estar deteriorada.

(j) Provisiones-

Se reconoce una provisión si, como consecuencia de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal o asumida presente que se pueda estimar de manera confiable, y es probable que requiera una salida de beneficios económicos para liquidar esa obligación. Las provisiones se determinan conforme a los flujos futuros de efectivo descontados a una tasa antes de impuestos que refleja las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos del pasivo. El efecto del descuento por el paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

Provisión para devolución de aviones-

En relación a los arrendamientos operativos donde el Grupo está obligado a devolver una aeronave en ciertas condiciones, se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El valor presente de las condiciones de devolución se determina a la fecha de inicio del arrendamiento y está sujeto a revisiones anuales.

(k) Beneficios a los empleados-

i. Planes de beneficios definidos-

La Compañía tiene planes de pensiones de beneficio definido para algunos de sus empleados. En adición, la prima de antigüedad se proporciona a todos los empleados bajo la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que las primas de antigüedad son pagaderas, basada en el salario y años de servicio para los empleados que renuncien después de por lo menos quince años de servicio o sean despedidos.

Las obligaciones netas del Grupo respecto a los planes de pensiones de beneficios definidos se calculan por separado para cada plan, estimando el monto del beneficio futuro devengado por los empleados a cambio de sus servicios en los períodos en curso y pasados; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente y el valor razonable de los activos del plan se deducen. La tasa de descuento es el rendimiento a la fecha de reporte de los bonos gubernamentales que tienen fechas de vencimiento aproximadas a los vencimientos de las obligaciones del Grupo y que están denominados en la misma moneda en la cual se espera que se paguen los beneficios. El cálculo se realiza anualmente por un actuario calificado utilizando el método de crédito unitario proyectado de acuerdo con la NIC 19 (ver Nota 22). Cuando el cálculo resulta en un beneficio para el Grupo, el activo que se reconoce se limita al valor presente de los beneficios económicos disponibles, en la forma de reembolsos futuros del plan o reducciones en futuras contribuciones al plan. Para calcular el valor presente de los beneficios económicos, se toman en consideración los requerimientos mínimos de fondeo que se apliquen a cualquier plan del Grupo.

Remediciones del pasivo neto por beneficios definidos, que comprenden las pérdidas y ganancias actuariales, el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) y el efecto del techo financiero (si lo hay, excluyendo los intereses), se reconocen inmediatamente en los otros resultados integrales. El Grupo determina el gasto (ingreso) neto por intereses, sobre la obligación por beneficios definidos (activo) del período, aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al inicio del período anual sobre la obligación por beneficios definidos neta (activo), como resultado de las contribuciones y los pagos realizados en los planes. Los gastos netos por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en el resultado del año.

Cuando se modifican los beneficios o se reduce un plan, se reconoce inmediatamente el cambio que se produzca en los resultados del año. El Grupo reconoce las pérdidas y ganancias relativas a la compensación de un plan de beneficios definidos cuando ésta se produce.

ii. Beneficios por terminación-

Los beneficios por terminación se reconocen como un gasto cuando el Grupo está comprometido de manera demostrable, sin posibilidad real de dar marcha atrás, con un plan formal detallado ya sea para terminar la relación laboral antes de la fecha de retiro normal, o bien, para proporcionar beneficios por terminación como resultado de una oferta que se realice para estimular el retiro voluntario. Los beneficios por terminación para los casos de retiro voluntario se reconocen como un gasto sólo si el Grupo ha realizado una oferta de retiro voluntario, es probable que la oferta sea aceptada, y el número de aceptaciones se puede estimar de manera confiable. Si los beneficios son pagaderos a más de 12 meses después del período de reporte, entonces se descuentan a su valor presente.

iii. Beneficios a corto plazo-

Las obligaciones por beneficios a los empleados a corto plazo se valúan sobre una base sin descuento y se cargan a resultados conforme se prestan los servicios respectivos.

Se reconoce un pasivo por el monto que se espera pagar bajo los planes de bonos en efectivo a corto plazo o reparto de utilidades, si el Grupo tiene una obligación legal o asumida de pagar dichos montos como resultado de servicios anteriores prestados por el empleado, y la obligación se puede estimar de manera confiable.

iv. Pagos basados en acciones-

El Grupo ha concedido ciertos beneficios liquidables mediante pagos basados en acciones a cierto personal ejecutivo clave de la Administración, sujetos a ciertos servicios y condiciones de desempeño. El costo de pagos otorgados se reconoce como un gasto de los empleados, con el correspondiente incremento en el patrimonio neto, en el período de adquisición de derechos. El importe reconocido como gasto se ajusta para reflejar únicamente el número de primas para los que se prevé que se cumplan las condiciones de los servicios relacionados, de tal manera que la cantidad finalmente reconocida como un gasto se basa en el número de primas que cumplan con las condiciones de los servicios relacionados a la fecha de adquisición de derechos.

(l) Reconocimiento de ingresos-

i. ***Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-***

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada (obligación contractual conforme a la NIIF 15), y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (en donde la Compañía no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas), previamente vendidos a través de Aerovías de México, S. A. de C. V. ("Aeroméxico") y por los boletos reembolsados.

Los ingresos por pasajeros, en virtud de que no representan una obligación de desempeño a la prestación de servicios de transportación aérea, agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Aeroméxico.

La Compañía valúa la transportación vendida no utilizada, convirtiendo a la moneda funcional la venta de pasajes de los diferentes tipos de cambio vigentes a la fecha de estas operaciones.

Los boletos no utilizados (caducidad o *"breakage"*) se reconocen como un ingreso complementario de pasajeros, utilizando la fecha programada de los vuelos, revisando posteriormente los términos y condiciones de dichos boletos.

ii. ***Ingresos por carga-***

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado.

iii. ***Otros ingresos-***

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación y asistencia en tierra, vuelos de fletamento ("Charter") y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

(m) Ingresos y costos financieros-

Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre fondos invertidos, cambios en el valor razonable de activos financieros y utilidades cambiarias netas, que son reconocidas directamente en resultados. Los ingresos por intereses se reconocen en resultados conforme se devengan, utilizando el método de interés efectivo. Los ingresos por dividendos se reconocen en resultados en la fecha en que está establecido el derecho del Grupo a recibir el pago, que en el caso de títulos que cotizan en bolsa, es la fecha ex-dividendo.

Los costos financieros comprenden gastos por intereses sobre préstamos, efecto del descuento por el paso del tiempo sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de activos financieros, pérdidas cambiarias netas, comisiones por tarjetas de crédito; pérdidas por deterioro sobre activos financieros, intereses por arrendamientos y pérdidas sobre instrumentos financieros son reconocidas directamente en resultados. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable, se reconocen en resultados utilizando el método de interés efectivo.

(n) Impuesto sobre la renta (ISR)-

El gasto por impuestos a la utilidad incluye el impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto causado y el impuesto diferido se reconocen en resultados excepto que correspondan a una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en el capital contable o en la cuenta de otros resultados integrales.

El gasto por impuestos causados es el impuesto que se espera pagar o recibir. El ISR a cargo por el ejercicio se determina de acuerdo con los requerimientos legales y fiscales para las compañías en México, aplicando las tasas de impuestos promulgadas o sustancialmente promulgadas a la fecha del reporte, y cualquier ajuste al impuesto a cargo respecto a años anteriores.

El ISR diferido se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, el cual compara los valores contables y fiscales de los activos y pasivos de la Compañía y se reconocen impuestos diferidos (activos o pasivos) respecto a las diferencias temporales entre dichos valores. No se reconocen impuestos por las siguientes diferencias temporales: el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una adquisición de negocios y que no afecte al resultado contable ni fiscal, y diferencias relativas a inversiones en subsidiarias y negocios conjuntos en la medida en que es probable que no se revertirán en un futuro previsible. Adicionalmente, no se reconocen impuestos diferidos por diferencias temporales gravables derivadas del reconocimiento inicial del crédito mercantil. Los impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas que se espera se aplicarán a las diferencias temporales cuando se reviertan, con base en las leyes promulgadas o que se han sustancialmente promulgado a la fecha del reporte. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos y pasivos fiscales causados, y corresponden a impuesto sobre la renta gravado por la misma autoridad fiscal y a la misma entidad fiscal, o sobre diferentes entidades fiscales, pero pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales causados sobre una base neta o sus activos y pasivos fiscales se materializan simultáneamente.

Se reconoce un activo diferido por pérdidas fiscales por amortizar, créditos fiscales y diferencias temporales deducibles, en la medida en que sea probable que en el futuro se disponga de utilidades gravables contra las cuales se puedan aplicar. Los activos diferidos se revisan a la fecha de reporte y se reducen en la medida en que la realización del correspondiente beneficio fiscal ya no sea probable.

(o) Participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-

La PTU causada en el año se determina de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes. Conforme la legislación fiscal vigente, las empresas están obligadas a compartir el 10% de sus utilidades gravables a sus empleados y se registra como un gasto de operación.

(p) Utilidad por acción-

El Grupo presenta información sobre la utilidad por acción (“UPA”) básica correspondiente a sus acciones ordinarias. La UPA básica se calcula dividiendo la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias de la Compañía entre el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el período, ajustado por las acciones propias que se poseen. La UPA diluida se determina ajustando la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación ajustada por las acciones propias que se poseen, por los efectos del potencial de dilución de todas las acciones ordinarias.

(q) Concentración del negocio-

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional es World Fuel Services México, S. de R. L. de C. V.

(r) Información de segmentos-

La Compañía reporta información por segmentos de conformidad con lo establecido por la NIIF 8 *Información por segmentos*. Un segmento operativo es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos incluidos los ingresos de las actividades ordinarias y los gastos por transacciones con otros componentes de la misma entidad. Los resultados operativos de los segmentos son revisados y analizados regularmente por la Dirección General del Grupo para la toma de decisiones acerca de los recursos que deben asignarse al segmento y evaluar su rendimiento, y para el cual la información financiera segmentada está disponible.

La Compañía determinó que cuenta con un segmento operativo: transportación aérea. La Compañía secciona este segmento en las siguientes áreas geográficas conforme a sus destinos: (1) México, (2) Norte, Centro y Sudamérica, (3) Europa y Asia. La Empresa asigna los ingresos por área geográfica según el destino de vuelo del pasajero.

(4) Cambios en las políticas contables significativas y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-

Cambios en las políticas contables significativas -

El Grupo ha adoptado inicialmente la modificación *Definición de un Negocio* (modificaciones a la NIIF 3) y la *Reforma de la Tasa de Interés de Referencia* (modificaciones a la NIIF 9, NIC 39 y NIIF 7) a partir del 1 de enero de 2020. Algunas otras nuevas normas también entraron en vigor a partir del 1 de enero 2020, pero no tienen un efecto material en los estados financieros consolidados del Grupo.

El Grupo aplicó la modificación de *Definición de un Negocio* (modificaciones a la NIIF 3) a las combinaciones de negocios cuyas fechas de adquisición son posteriores al 1 de enero de 2020 al evaluar si había adquirido un negocio o un grupo de activos. Los detalles de las políticas contables se establecen en la Nota 3 (a) i.

El Grupo aplicó las modificaciones a la *Reforma de la Tasa de Interés de Referencia* de forma retroactiva a las relaciones de cobertura que existían al 1 de enero de 2020 o que se designaron como tales posteriormente, y se vieron afectadas directamente por la *Reforma de la Tasa de Interés de Referencia*. Estas modificaciones también se aplican a la ganancia o pérdida acumulada en la reserva de cobertura de flujos de efectivo que existía al 1 de enero de 2020. Los detalles de las políticas contables se revelan en la Nota 3 (c). Ver también la Nota 28 para obtener información adicional sobre riesgos y la contabilidad de coberturas.

Una serie de nuevas normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1o. de enero de 2020 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

Normas emitidas aún no adoptadas-

Una serie de nuevas normas son aplicables a los períodos anuales que comienzan después del 1 de enero de 2020 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

A. Contratos Onerosos – Costo de Cumplimiento de un Contrato (modificaciones a la NIC 37)

Las modificaciones especifican los costos que una entidad incluye en la determinación del costo de cumplimiento de un contrato con el fin de evaluar si el contrato es oneroso. Las modificaciones aplican a los períodos de presentación anuales comenzados el 1 de enero de 2022 o después a los contratos existentes en la fecha en que se aplican por primera vez las modificaciones. En la fecha de la aplicación inicial, el efecto acumulado de la aplicación de las modificaciones se reconoce como un ajuste del saldo inicial en las ganancias acumuladas u otros componentes del patrimonio, según corresponda. Los saldos comparativos no se reexpresan. El Grupo ha determinado que todos los contratos existentes al 31 de diciembre de 2020 se completarán antes de que entren en vigencia las modificaciones.

B. Contratos de la Tasa de Interés de Referencia – Fase 2 (modificaciones a la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16)

Las modificaciones abordan los asuntos que podrían afectar la preparación y presentación de información financiera como resultado de la reforma de la tasa de interés de referencia, incluyendo los efectos de los cambios en los flujos de efectivo contractuales o en las relaciones de cobertura que surgen del reemplazo de una tasa de interés de referencia por una tasa de referencia alternativa. Las modificaciones proporcionan un relevo práctico de ciertos requisitos de la NIIF 9, NIC 39, NIIF 7, NIIF 4 y NIIF 16 relacionados con:

– cambios en la base para determinar los flujos de efectivo contractuales de activos financieros, pasivos financieros y pasivos por arrendamiento; y
– la contabilidad de coberturas

i. Cambio en la base para determinar los flujos de efectivo

Las modificaciones requerirán que la entidad contabilice un cambio en la base para determinar los flujos de efectivo contractuales de un activo financiero o pasivo financiero que se requiera por la reforma de la tasa de interés de referencia mediante la actualización de la tasa de interés efectiva del activo financiero o pasivo financiero.

Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo tiene préstamos bancarios garantizados a LIBOR por US$832.1 millones que estarán sujetos a la Reforma de IBOR. El Grupo espera que la tasa de interés de referencia para estos préstamos se cambie a SONIA en 2021 y que no surja ninguna ganancia o pérdida significativa como resultado de aplicar las modificaciones.

ii. Contabilidad de coberturas

Las modificaciones proveen excepciones a los requisitos de contabilidad de coberturas en las siguientes áreas:

- Permiten la modificación de la designación de una relación de cobertura para reflejar los cambios que exige la reforma.
- Cuando se modifica una partida cubierta en una cobertura de flujo de efectivo para reflejar los cambios que exige la reforma, se considerará que el importe acumulado en la reserva de cobertura de flujo de efectivo se basa en la tasa de referencia alternativa en la que se determinan los flujos de efectivo futuros cubiertos.
- Cuando se designa un grupo de partidas como una partida cubierta y se modifica una partida del grupo para reflejar los cambios que exige la reforma, las partidas cubiertas se asignan a subgrupos sobre la base de las tasas de referencia que se están cubriendo.
- Si una entidad espera razonablemente que una tasa de referencia alternativa sea identificable por separado dentro de un período de 24 meses, no tiene prohibido designar la tasa como un componente de riesgo no especificado contractualmente si no es identificable por separado en la fecha en que es designado.

Al 31 de diciembre 2020, el Grupo mantiene una cobertura de flujo de efectivo con riesgo asociado a LIBOR.

iii. Información a revelar

Las modificaciones requerirán que el Grupo revele información adicional sobre la exposición de la entidad a los riesgos que surgen de la reforma del índice de referencia de las tasas de interés y las actividades de gestión de riesgos relacionadas.

iv. Transición

El Grupo planea aplicar las modificaciones a partir del 1 de enero de 2021. La aplicación no afectará los montos informados para 2020 o períodos anteriores.

C. Otras normas

No se espera que las siguientes normas nuevas y enmendadas tengan un impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- *Concesiones de Arrendamientos Relacionadas con el COVID-19* (modificación a la NIIF 16)
- *Propiedad, Planta y Equipo: Importes Obtenidos con Anterioridad al Uso Previsto* (modificación de la NIC 16)
- *Referencia al Marco Conceptual* (modificación a la NIIF 3)
- Clasificación de Pasivos como Corrientes o No Corrientes (modificación a la NIC 1)
- NIIF 17 *Contratos de Seguros* y modificaciones a la NIIF 17 *Contratos de Seguros*

(5) Determinación de valores razonables-

Varias políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la determinación del valor razonable de los activos y pasivos tanto financieros como no financieros. Los valores razonables para efectos de medición y de revelación se han determinado con base en los siguientes métodos. Cuando procede, se revela en las notas a los estados financieros mayor información sobre los supuestos realizados en la determinación de los valores razonables específicos de ese activo o pasivo.

(a) Propiedad-

El valor de mercado de una propiedad es el monto estimado por el cual una propiedad se podría intercambiar en la fecha de valuación entre un comprador y un vendedor que estén dispuestos a ello en una transacción con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables después de la debida labor de comercialización en la que cada una de las partes habría actuado voluntariamente y con conocimiento de causa.

(b) Instrumentos financieros derivados-

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados *"Over the Counter"* ("OTC") se obtiene de las contrapartes financieras con quienes se opera, y se les hacen pruebas de razonabilidad descontando los flujos futuros de efectivo estimados con base en los términos y vencimiento de cada contrato y el uso de los insumos del mercado. Los valores razonables reflejan el riesgo de crédito del instrumento e incluyen ajustes para tener en cuenta nuestro propio riesgo de crédito cuando sea apropiado.

(c) Pasivos financieros no derivados-

El valor razonable, que se determina para fines de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos futuros de efectivo del principal e intereses, descontados a la tasa de interés de mercado en la fecha del reporte. En el caso de arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina por referencia a contratos de arrendamiento similares.

(d) Títulos de deuda-

El valor razonable de los títulos de deuda, que se determina para fines de revelación, es determinado por su valor de cotización con respecto a la fecha de cierre del balance más un ajuste para reflejar el precio de la oferta. Si no cotizan, el valor razonable se estima utilizando una técnica de flujo de efectivo descontado utilizando flujos de caja esperados y una tasa de descuento de mercado relacionado.

(e) Pagos basados en acciones-

El valor razonable de los pagos basados en acciones que son otorgados a personal ejecutivo, se determina por referencia de los precios públicos cotizados para dichas acciones.

(6) Entidades del Grupo-

Subsidiarias significativas-

Las subsidiarias significativas se muestran a continuación:

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2020	Participación % 2019
Entidades consolidadas:					
I.	Aerovías de México, S. A. de C. V. y subsidiarias (“Aeroméxico”)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	100	100
a	Aerolitoral, S. A. de C. V. (“Aerolitoral”) (2)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	99.99	99.74
b	Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
c	Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V. (fusionada con Aeroméxico en 2020)	Arrendamiento de inmuebles	México	-	99.99
d	Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2020	Participación % 2019
e	Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. (“Operadora”)	Comercialización de sistemas de franquicias	México	99.99	75.51
f	Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V., tenedora de AM Formación Interna, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
g	Aerosys, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	50.01	50.01
h	Fundación Aeroméxico, A. C.	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas	México	99.99	99.99
i	Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	Servicios de capacitación de personal	México	99.99	99.99
j	Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V. (“Adensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	99.99	99.99
k	Estrategias Especializadas en Negocios, S. A. de C. V. (“Esensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	50	50
l	Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	100	100

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2020	2019
	m Fideicomiso Aeroméxico Servicios	Arrendamiento de equipo	México	100	100
	n Fideicomiso F/1748	Administración	México	100	100
	o Empresa de Mantenimiento Aéreo, S. A. de C. V.	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	100	100
II.	Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
III.	Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
IV.	Rempresac Comercial, S. A. de C. V. (fusionada con Aeroméxico en 2020) (1)	Administración de inversiones en acciones	México	-	100
V.	Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
VI.	Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (2)	Servicio de transporte de carga	México	100	100
VII.	Premium Alliance Services, LLP	Prestación de servicios	Reino Unido	100	100
VIII.	T2 Servicios Aeroportuarios, S. A. de C. V.	Servicios aeroportuarios	México	100	100

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2020	2019
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas:					
I.	Aeromexpress, S. A. de C. V.	Servicio de transporte de carga	México	50	50
II.	PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. ("PLM") tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V. (3)	Diseño y desarrollo de programas de lealtad	México	51.14	51.14
III.	AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") (3)	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	50	50
IV.	AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. ("AM BD") (3)	Venta de paquetes vacacionales	México	51	51

(1) Esta empresa a su vez tiene participación directa en Operadora, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
(2) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Esensa, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
(3) El Grupo mantiene un control conjunto en estas compañías.

(7) Operaciones con partes relacionadas-

Compañía controladora-

Grupo Aeroméxico es la última instancia y la empresa controladora final.

El personal clave de la dirección de Grupo Aeroméxico durante el año y al final del ejercicio de 2020 se muestra a continuación:

Miembros del Comité Ejecutivo:

Nombre (miembro desde)	**Membresía en otros órganos de gobierno de otras compañías**
Eduardo Tricio Haro (2008)	Presidente del consejo de administración de Grupo Lala y Nuplen Alimentos. Miembro del consejo de administración de compañías mexicanas incluyendo Grupo Televisa, Mexichem, Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V. (“GFB”), Aura Solar, y Consejo Mexicano de Negocios.
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (2008)	Presidente del consejo de administración y comité ejecutivo de Grupo Aeroméxico. Anterior director general y miembro del comité ejecutivo de GFB, Bolsa Mexicana de Valores y Universidad Iberoamericana.
Andrés Conesa Labastida (2008)	Director general de Grupo Aeroméxico desde 2005 y miembro de su consejo de administración. Miembro del consejo de administración de Sempra Energy.

El Comité Ejecutivo está integrado por tres miembros de nuestro Consejo de Administración. Cada miembro es nombrado por un período de un año.

Alta dirección del Grupo:

Andrés Conesa Labastida (Director General)
Ricardo Sánchez Baker (Director Ejecutivo de Finanzas)
Nicolás Ferri (Director Ejecutivo de Ingresos)
James Sarvis (Director Ejecutivo de Operaciones)
Sergio Allard Barroso (Director Ejecutivo de Asuntos Legales y de Relaciones Institucionales)
Andrés Castañeda Ochoa (Director Ejecutivo de Experiencia al Pasajero y Comercio Digital)
Angélica Garza Sánchez (Director Ejecutivo de Recursos Humanos)

Remuneración a consejeros y miembros de la Alta Dirección:

		2020	**2019**
Beneficios a corto plazo	$	40,268	40,852
Compensación variable		81,226	41,917
Pagos basados en acciones		20,624	22,785
	$	142,118	105,554
		======	======

Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019, fueron efectuadas con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables, y son como se muestra a continuación:

i. Operaciones

		2020	2019
Ingresos:			
Boletos premio (2)	$	816,301	1,625,320
Ingreso por acuerdo de colaboración conjunta, neto (4)		22,488	-
Servicios administrativos (2)		2,157	1,963
Publicidad, neto (2)		27,393	-
Uso de Salones Premier (2) y (4)		15,930	29,527
Otros servicios (1), (2), (3), (4) y (5)		8,435	26,802
	$	892,704	1,683,612
Gastos:			
Compra de Puntos Premier y Sky Miles (2) y (4)	$	739,820	1,741,545
Combustible (4)		161,806	705,640
Interlineales (4)		370,906	1,117,287
Servicios de rampa, neto (4)		84,697	349,126
Mantenimiento (3) y (4) (a)		10,614	34,248
Costo redenciones pasajero frecuente (2) y (4)		15,605	249,565
Servicios de personal (4)		38,274	75,718
Manejo de carga (2) y (4)		16,773	33,252
Intereses, netos (1) y (2)		56,370	14,249
Otros servicios (1)		3,600	3,600
Publicidad (2) y (4)		-	3,870
	$	1,498,465	4,328,100

(1) Aeromexpress, S. A. de C. V. ("Aeromexpress")
(2) PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. ("PLM")
(3) AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO")
(4) Delta Airlines ("Delta")
(5) AM BD GP JV, S.A.P.I. de C.V. ("AM BD")

(a) En adición a los montos mostrados, la Compañía realizó operaciones de mantenimiento que conforme a las políticas respectivas fueron capitalizadas por un monto de $346,065 y $1,246,163 en 2020 y 2019, respectivamente.

ii. Saldos pendientes

Los saldos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se integran como se indica a continuación:

		2020	**2019**
Cuentas por cobrar:			
MRO	$	10,070	11,526
Fideicomiso SEAT		84,679	84,120
Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S.A. de C.V.		490	-
Delta		17,640	17,733
	$	112,879	113,379
Cuentas por pagar:			
PLM (1)	$	352,881	1,575,941
Aeromexpress		130,312	315,719
AM BD		183	601
Total circulante		483,376	1,892,261
PLM – no circulante (1)		1,810,109	-
	$	2,293,485	1,892,261

Las cuentas por cobrar y por pagar que se tienen con empresas relacionadas, se refieren a operaciones de cuenta corriente que no generan intereses, sin vencimiento específico y por su naturaleza se presentan a corto plazo.

(1) Dentro de este saldo, se encuentran operaciones pactadas que establecen una tasa de interés del 6% con vencimiento en 2023.

Transacciones con personal clave y directores

A los directores de la Compañía les fueron asignadas un 1.8 y 1.7 por ciento de las acciones con derecho a voto de la Compañía para los años 2020 y 2019, respectivamente.

(8) Reconocimiento de ingresos-

i. Ingreso Pasajeros -

Los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Aeroméxico.

		2020	2019
Pasajeros	$	21,001,268	58,266,654
Ingresos complementarios		1,975,640	5,141,300
	$	22,976,908	63,407,954

ii. Transportación no utilizada -

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los boletos reembolsados o los no utilizados y los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aeroméxico, en donde el Grupo no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2020 y 2019, el Grupo reconoció aproximadamente $3,646,889 y $4,518,995, respectivamente, de ingreso pasaje por boletos que fueron incluidos en el saldo de transportación no utilizada al inicio de los mismos períodos. El saldo de la cuenta de trasportación no utilizada en general se espera será reconocido en los próximos doce meses, sin embargo por la situación actual generada por la pandemia del COVID-19, el Grupo ha modificado sus políticas de utilización de boletos, por lo que los términos regulares para completar un vuelo sin caducidad de éstos, han sido extendidos.

(9) Segmentos operativos-

El Grupo tiene un segmento operativo – transportación aérea. El segmento se basa en la estructura de informes internos para el Director General de la Compañía, quien es el tomador de decisiones. El criterio principal de los resultados por segmento es la UAFIDAR (definida como la Utilidad antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización, Deterioro y Rentas).

La información geográfica de ingresos por segmento se presenta a continuación:

		2020	2019
México	$	11,909,976	25,664,787
Norte, Centro y Sudamérica		9,655,824	27,310,103
Europa y Asia		6,956,335	15,791,113
	$	28,522,135	68,766,003

(10) Efectivo y equivalentes de efectivo-

		2020	2019
Saldo en bancos	$	7,368,818	3,354,455
Depósitos a la vista		13,004	3,620,371
Efectivo y equivalentes de efectivo	$	7,381,822	6,974,826

En la nota 28 se revela la exposición del Grupo al riesgo de tasa de interés y un análisis de sensibilidad para activos y pasivos financieros.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el Grupo mantenía $819,440 y $2,096,823, respectivamente, como efectivo restringido derivado principalmente de la consolidación del fideicomiso de bursatilización de las ventas por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias en México, así como también ciertos colaterales para cartas de crédito.

(11) Instrumentos financieros derivados-

		2020	2019
Activos financieros	$	36,617	-
Derivados activos circulantes		-	46,922
Derivados activos no circulantes		-	22,472
Derivados pasivos no circulantes		(596,423)	(1,139,207)
		=======	=======

Al 31 de diciembre de 20, el Grupo mantenía inversiones en pesos mexicanos (en su mayoría) y dólares americanos mediante instrumentos de Mercado de Dinero, con vencimiento mayor a 90 días, los cuales han sido clasificados como instrumentos financieros a valor razonable a través de resultados.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el Grupo contaba con *swaps* de tasas de interés (“*interest rate swaps”*) vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR 3 meses. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante, incluyendo los certificados bursátiles emitidos.

Los instrumentos financieros derivados usados por el Grupo y su exposición a riesgos de crédito, tipo de cambio y tasas de interés se revelan en la Nota 28.

(12) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados circulantes, consisten principalmente en anticipos de publicidad y pago de combustible.

Los pagos anticipados y depósitos no circulantes, se analizan a continuación:

		2020	2019
Anticipos para operaciones de renovación de flota (1)	$	5,168,671	3,350,838
Depósitos:			
Para renta de equipo de vuelo y motores		1,585,384	1,312,552
Con instituciones financieras		-	311,474
Con grupos aeroportuarios		318,803	423,575
Reservas de mantenimiento		7,688,446	6,041,035
Otros		370,065	188,261
		15,131,369	11,627,735
Deterioro (2)		(10,476,476)	-
	$	4,654,893	11,627,735
		========	========

(1) El Grupo ha efectuado contratos para continuar con la renovación de su flota; para estos propósitos se han hecho anticipos a los fabricantes (ver Nota 33) que se aplicarán conforme se realicen las operaciones de incorporación a la flota de nuevas aeronaves, los cuales están parcialmente financiados.

(2) Por el año terminado el 31 de diciembre 2020, la Compañía reconoció $10,476,476 de pérdida por deterioro asociada a ciertos anticipos para renovación de flota y reservas de mantenimiento pagados, sobres las negociaciones a que se están llevando a cabo con fabricantes y arrendadores de equipo de vuelo, relacionados con el proceso de reestructura financiera del Capítulo 11.

(13) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se integran como sigue:

		2020	2019
Refacciones y accesorios (1)	$	1,521,854	1,475,427
Materiales diversos		114,901	125,143
		1,636,755	1,600,570
Deterioro (2)		(277,143)	-
	$	1,359,612	1,600,570

Los inventarios se presentan netos de estimaciones por obsolescencia. Las disminuciones totales por obsolescencia al 31 de diciembre 2020 y 2019 fueron de $156,553 y $166,947, respectivamente.

(1) Durante el 2020 y 2019, estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible utilizado en México.

(2) Por el año terminado el 31 de diciembre 2020, la Compañía reconoció $277,143 de deterioro asociado a la incertidumbre del uso futuro de refacciones y accesorios, relacionado al ajuste de las necesidades de flota bajo las condiciones actuales de mercado.

(14) Cuentas por cobrar, neto-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se analizan a continuación:

		2020	2019
Líneas aéreas y agencias de viajes	$	66,022	242,141
Tarjetas de crédito y clientes (1)		2,244,575	3,818,930
Impuestos por recuperar		1,467,975	1,612,574
Otros		281,476	537,095
		4,060,048	6,210,740
Menos estimación para cuentas incobrables		(404,391)	(260,869)
Total de cuentas por cobrar a corto plazo		3,655,657	5,949,871
Cuentas por cobrar a largo plazo (2)		2,417,339	1,346,861
Menos deterioro de cuentas por cobrar a largo plazo (3)		(2,416,690)	-
Cuentas por cobrar a largo plazo, neto		649	1,346,861
Total de cuentas por cobrar	$	3,656,306	7,296,732

Para el análisis de antigüedad de cartera y otras cuentas por cobrar, ver nota 28.

(1) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en México está garantizando los bonos (“CEBURES”) emitidos por la Compañía, así como también la cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos (ver Nota 21).

(2) Incluye cuentas por cobrar en dólares con vencimiento en 2021. La exposición del Grupo a riesgos de crédito y de tipo de cambio y las pérdidas por deterioro relacionadas con las cuentas por cobrar del Grupo se revelan en la Nota 28.

(3) Por el año terminado el 31 de diciembre 2020, el Grupo reconoció $2,416,690 de deterioro (incobrabilidad), en donde el Grupo redujo sus expectativas razonables de cobranza, al no contar con un programa definido de cobro de principal e intereses.

(15) Propiedades y equipo-

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el rubro de propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso se analiza como sigue:

		Derechos de uso (1)															
		Equipo de vuelo bajo arrendaamientos financiero	Equipo de vuelo y otros bajo arrendamientos operativos	Mantenimiento mayor	Equipo de vuelo	Refacciones y accesorios rotables	Mejoras en el equipo de vuelo	Maquinaria y equipo	Mejoras a locales arrendados	Mobiliario y equipo de cómputo	Construcciones (2)	Equipo de tierra y plataforma	Equipo de transporte	Otros equipos	Construcciones en proceso	Terrenos	Total
Costo o costo asumido																	
Saldo al 1o. de enero de 2020	$	30,341,102	32,263,141	14,256,482	3,224,698	1,463,647	1,774,957	986,456	1,996,383	522,641	382,027	213,749	162,764	481,539	182,206	170,642	88,422,434
Adquisiciones		39,545	1,546,900	1,621,502	-	104,135	57,302	6,471	11,515	8,660	-	3,565	11,327	691	246	-	3,411,859
Bajas		-	(2,301,647)	(4,772,351)	-	(62,832)	(455,136)	(466)	(268,721)	(1,336)	(35,839)	-	-	(5,402)	(47,790)	-	(7,951,520)
Traspasos		380,705	-	-	(380,705)	-	-	-	-	1,396	-	-	-	(1,396)	-	-	-
Efecto de variación por tipo de cambio		1,562,430	1,725,474	687,732	22,721	49,214	69,943	1,099	65,289	9,423	2,244	961	3,571	7,241	8,635	101	4,216,078
Saldo al 31 de diciembre de 2020	$	**32,323,782**	**33,233,868**	**11,793,365**	**2,866,714**	**1,554,164**	**1,447,066**	**993,560**	**1,804,466**	**540,784**	**348,432**	**218,275**	**177,662**	**482,673**	**143,297**	**170,743**	**88,098,851**
Saldo al 1o. de enero de 2019	$	32,676,294	-	11,315,615	2,058,567	1,593,441	1,673,359	933,692	1,893,769	474,583	392,876	181,951	133,713	435,312	278,454	169,918	54,211,544
Reconocimiento inicial de los activos por derecho de uso por la adopción de la NIIF 16		-	28,643,127	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,643,127
Adquisiciones		235,294	4,677,785	3,902,451	-	226,311	191,431	54,351	122,162	55,302	-	31,833	30,253	48,677	-	-	9,575,850
Bajas		(189,465)	-	(735,581)	(97,092)	(311,058)	(60,148)	(1,017)	-	(6,075)	-	(373)	(69)	(797)	(84,591)	-	(1,486,266)
Traspasos		(619,570)	-	-	619,570	-	-	-	8,300	(1)	(9,099)	-	-	-	-	800	-
Efecto de variación por tipo de cambio		(1,761,451)	(1,057,771)	(226,003)	643,653	(45,047)	(29,685)	(570)	(27,848)	(1,168)	(1,750)	338	(1,133)	(1,653)	(11,657)	(76)	(2,521,821)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$	**30,341,102**	**32,263,141**	**14,256,482**	**3,224,698**	**1,463,647**	**1,774,957**	**986,456**	**1,996,383**	**522,641**	**382,027**	**213,749**	**162,764**	**481,539**	**182,206**	**170,642**	**88,422,434**
Depreciación																	
Saldo al 1o. de enero de 2020	$	5,860,974	7,001,125	6,256,294	944,358	533,384	935,809	728,630	1,105,801	396,869	231,444	109,862	95,187	355,749	-	-	24,555,486
Depreciación del año		1,333,172	7,036,013	4,314,544	110,587	93,788	325,789	51,396	214,922	37,713	8,170	14,838	17,755	31,829	-	-	13,590,516
Traspasos		54,829	-	-	(54,829)	-	-	-	-	1,403	-	-	(7)	(1,396)	-	-	-
Bajas		-	(1,724,558)	(2,851,331)	-	(14,618)	(401,306)	(466)	(268,721)	(1,336)	(35,839)	-	-	(1,207)	-	-	(5,299,382)
Saldo al 31 de diciembre de 2020	$	**7,248,975**	**12,312,580**	**7,719,507**	**1,000,116**	**612,554**	**860,292**	**779,560**	**1,052,002**	**434,649**	**203,775**	**124,700**	**112,935**	**384,975**	**-**	**-**	**32,846,620**
Saldo al 1o. de enero de 2019	$	4,936,066	-	4,260,786	734,592	610,332	620,972	680,656	916,401	370,800	211,345	96,808	83,231	318,183	-	-	13,840,172
Depreciación del año		1,295,767	7,001,125	2,590,986	116,192	80,585	314,837	48,689	194,944	32,132	14,567	13,300	12,025	38,363	-	-	11,753,512
Traspasos		(190,666)	-	-	190,666	-	-	-	(5,544)	12	5,532	-	-	-	-	-	-
Bajas		(180,193)	-	(595,478)	(97,092)	(157,533)	-	(715)	-	(6,075)	-	(246)	(69)	(797)	-	-	(1,038,198)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$	**5,860,974**	**7,001,125**	**6,256,294**	**944,358**	**533,384**	**935,809**	**728,630**	**1,105,801**	**396,869**	**231,444**	**109,862**	**95,187**	**355,749**	**-**	**-**	**24,555,486**
Valor neto en libros																	
Al 31 de diciembre de 2020	$	**25,074,807**	**20,921,288**	**4,073,858**	**1,866,597**	**941,610**	**586,774**	**214,000**	**752,464**	**106,135**	**144,657**	**93,575**	**64,727**	**97,698**	**143,297**	**170,743**	**55,252,231**
Al 31 de diciembre de 2019	$	**24,480,128**	**25,262,016**	**8,000,188**	**2,280,339**	**930,263**	**839,148**	**257,826**	**890,582**	**125,772**	**150,583**	**103,887**	**67,577**	**125,790**	**182,206**	**170,642**	**63,866,948**

(1) Valor neto en libros de derechos de uso totales en 2020 y 2019 por $45,996,095 y $49,742,144, respectivamente

(2) Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde el Grupo tiene otras instalaciones, establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para el Grupo. Los contratos más importantes tienen diferentes fechas de vencimiento.

Arrendamientos financieros-

Los arrendamientos financieros en 2020 incluyen cinco aeronaves Boeing B787-9 (mismo número en 2019) con último vencimiento en 2028, bajo el esquema conocido como JOLCO (*Japanese Opereating Lease with Call Option* por sus siglas en inglés); dos aeronaves Boeing B787-8 (mismo número en 2019) con último vencimiento en 2027; nueve aviones Boeing B737 (mismo número en 2019) con vencimiento en algunos casos hasta 2025; diez aviones Embraer EMB-190 en 2020 (mismo número en 2019) con último vencimiento en 2024. Los vencimientos de los arrendamientos financieros referidos se presentan conforme a los términos acordados originalmente con los arrendadores, que se encuentran en negociación bajo la restructura financiera de Capítulo 11.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el Grupo consideró como arrendamiento financiero un simulador de vuelo.

Los equipos bajo arrendamiento financiero aseguran las obligaciones de arrendamiento. Al 31 de diciembre 2020 el valor neto de los equipos bajo arrendamiento financiero es de $25,074,807 (2019: $24,480,128). Durante el año 2020, la Compañía adquirió activos en este esquema por $39,545 (2019: $235,294). Para los compromisos con respecto a los pagos futuros de arrendamientos financieros, ver Nota 21.

Propiedades y equipo en construcción-

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el Grupo estimó costos para concluir proyectos y construcciones en proceso, por un importe de $114,446 y $124,330, respectivamente.

Pérdida por deterioro y reversión posterior-

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, el Grupo no presenta pérdidas por deterioro en el valor de sus activos, dicha evaluación la realizó conforme a lo estipulado en la NIC 36 *Deterioro del valor de los activos*.

(16) Arrendamientos-

Nuestra política contable está descrita en la Nota 3 (f).

Arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario (NIIF 16)-

El Grupo arrienda equipo de vuelo y ciertos inmuebles. Los términos de los arrendamientos típicamente son por períodos de 5 a 10 años con opciones de renovación después de dichos vencimientos. Para algunos de estos arrendamientos, existen restricciones para que el Grupo pueda subarrendar estos bienes.

Los contratos de renta de equipo de vuelo e inmuebles fueron en su mayoría pactados en años pasados. Anteriormente a enero 1 2019, estos arrendamientos se clasificaron en su momento como arrendamientos operativos bajo la NIC 17 *Arrendamientos*.

El Grupo renta equipo de vuelo bajo diversos tipos de arrendamiento, en donde algunos fueron clasificados como arrendamientos financieros bajo la NIC 17 (ver Nota 15).

El Grupo renta equipo informático bajo contratos que se extienden entre uno a tres años. Estos arrendamientos son considerados de corto plazo o de bajo valor. El Grupo optó por no reconocer activos por derechos de uso y pasivos por arrendamientos para este tipo de bienes.

La información sobre arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario, se presenta a continuación.

i. Activos por derecho de uso-

Activos por derecho de uso en 2020 y 2019 por $20,921,288 y $25,262,016, respectivamente relacionados a equipo de vuelo e inmuebles que no cumplen con la definición de inversiones en activos fijos, se presentan como propiedades y equipo (ver Nota 15).

ii. Montos reconocidos en resultados-

El gasto total de rentas durante los años terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019 relacionados a arrendamientos de corto plazo o bajo valor (2020 incluye también arrendamientos de PBH para equipo de vuelo – ver Nota 16 B ii), son como sigue.

		2020	2019
Equipo de vuelo	$	1,640,978	230,014
Inmuebles		45,555	67,984
	$	1,686,533	297,998

iii. Condiciones de los arrendamientos-

A continuación se mencionan los arrendamientos operativos más significativos:

(a) En 2020, el Grupo arrendó 77 aviones y 18 motores (2019: 101 aviones (incluidos 6 B737 MAX (ver Nota 33) y 24 motores) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2029. En algunos casos, al término del contrato, está prevista la opción de compra a valor de mercado y en otros, la opción de extender los plazos de arrendamiento (las fechas de vencimiento y opciones contractuales se basan en los términos originales acordados con los arrendadores, ahora en renegociación asociada al proceso de reestructura financiera de Capítulo 11).

.

Durante 2020 y 2019, el Grupo renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, los cuales se presentan como una obligación al cierre de esos años (ver Nota 33).

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Mantener las cartas de crédito en los bancos hasta 60 días promedio después del término del contrato.
- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.
- Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
- Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
- Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo está llevando a cabo las negociaciones con todos sus arrendadores, bajo el proceso de reestructura financiera voluntaria de Capítulo 11.

(b) El Grupo cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento operativo, donde algunos contratos están en proceso de renovación.

(c) Los pagos de arrendamientos realizados en 2020 y 2019 fueron por $3,744,749 y $6,289,993, respectivamente.

B) Arrendamientos bajo Capítulo 11-

Los siguientes son las principales acciones tomadas bajo la reestructura financiera de Capítulo 11:

i. Flota rechazada-

El 3 de julio de 2020 el Grupo solicitó autorización a la Corte de Quiebras para repudiar o rechazar algunos contratos de arrendamiento de 19 aeronaves a sus respectivos arrendadores. Estos aviones no forman parte del plan estratégico de la flota de la Compañía en las condiciones actuales del mercado. Los aviones involucrados fueron: 5 Boeing B737-800, 5 Boeing B737-700 y 9 aviones Embraer E-170-LR, así como 4 motores GE CF34-8E5 (el "Equipo").

En la Audiencia de Quiebras se aprobó la terminación de dichos contratos de acuerdo con la solicitud del Grupo. Grupo Aeroméxico siguió los lineamientos autorizados por la Corte de Quiebras y los aspectos logísticos acordados con los arrendadores para la devolución ordenada del Equipo.

ii. Acuerdos de pago por hora-

El 21 de septiembre de 2020, el Grupo anunció que recibió la aprobación de la Corte de Quiebras para modificar la mayoría de sus arrendamientos de equipos de vuelo existentes para convertirlos en acuerdos de pagos por hora de vuelo (“Acuerdos PBH” por sus siglas en inglés). Los Acuerdos PBH permiten que Grupo Aeroméxico restablezca los costos de arrendamiento mensuales en función de la utilización del equipo a las tarifas del mercado actual, con ahorros mensuales significativos, en comparación con las tarifas contratadas originalmente por Grupo Aeroméxico. Dichos Acuerdos PBH se celebraron entre Grupo Aeroméxico y 27 diferentes empresas de arrendamiento que cubren 82 aeronaves y 14 motores de repuesto.

(17) Activos intangibles-

Costo	Propiedad intelectual (1)	Software	Derechos fiduciarios (2)	Total
Saldo al lo. de enero de 2020	$ 191,974	1,499,327	1,271,126	2,962,427
Adiciones	-	65,790	-	65,790
Bajas	-	(184,746)	-	(184,746)
Moneda funcional	-	44,910	-	44,910
Saldo al 31 de diciembre de 2020	$ 191,974	1,425,281	1,271,126	2,888,381

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Costo	Propiedad intelectual (1)	Software	Derechos fiduciarios (2)	Total
Saldo al lo. de enero de 2019	$ 191,974	1,406,818	1,271,126	2,869,918
Adiciones	-	116,751	-	116,751
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	-	(24,242)	-	(24,242)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$ 191,974	1,499,327	1,271,126	2,962,427
	======	=======	=======	=======
Amortización				
Saldo al lo. de enero de 2020	$ -	944,724	-	944,724
Amortización del año	-	218,664	-	218,664
Bajas	-	(184,746)	-	(184,746)
Saldo al 31 de diciembre de 2020	$ -	978,642	-	978,642
	======	=======	=======	=======
Saldo al lo. de enero de 2019	$ -	756,542	-	756,542
Amortización del año	-	188,182	-	188,182
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$ -	944,724	-	944,724
	======	=======	=======	=======
Deterioro				
Saldo al 1o. de enero de 2020	$ -	-	-	-
Deterioro del año (3)	191,974	-	188,460	380,434
Saldo al 31 de diciembre de 2020	$ 191,974	-	188,460	380,434
	======	=======	=======	=======
Valor en libros, neto				
Al 31 de diciembre de 2020	$ -	446,639	1,082,666	1,529,305
	======	=======	=======	=======
Al 31 de diciembre de 2019	$ 191,974	554,603	1,271,126	2,017,703
	======	=======	=======	=======

(1) Propiedad intelectual recibida como pago parcial inicial por la venta de las acciones de PLM.

(2) Corresponde a los derechos que se tienen por la aportación a un fideicomiso, del inmueble que ocuparon anteriormente las oficinas corporativas del Grupo ubicado en la Ciudad de México, a manera que el mismo pueda ser considerado en el desarrollo de un nuevo inmueble en sustitución del anterior, por el que otros fideicomitentes aportarán las construcciones necesarias para el desarrollo del proyecto denominado "Torre Aeroméxico". Este proyecto se estima llevará en su construcción aproximadamente cuarenta y seis meses a partir de la obtención de las licencias y autorizaciones necesarias, en donde la Compañía será propietaria de 9,000 metros cuadrados del espacio futuro.

(3) Por el año terminado el 31 de diciembre 2020 la Compañía reconoció $380,434 de pérdidas por deterioro en virtud de la baja en el valor de mercado de oficinas corporativas.

(18) Inversiones en negocios conjuntos y asociadas-

La participación en otras entidades al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se compone como sigue:

		2020	2019
Participación en negocios conjuntos	$	265,921	573,649
Participación en asociada		-	179,390
	$	265,921	753,039
		======	======

(a) Negocios conjuntos-

El Grupo clasifica su participación en acuerdos conjuntos como negocios conjuntos, derivado de que el Grupo tiene derechos solamente sobre los activos netos de dichos acuerdos.

El Grupo tiene los siguientes acuerdos conjuntos:

i. ***Negocio conjunto con Delta Airlines ("Delta") –***

Grupo Aeroméxico y Delta han establecido el negocio conjunto AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") para prestar servicios de reparación y mantenimiento (incluyendo mantenimiento mayor) a aeronaves dentro de sus instalaciones en Querétaro, México. El MRO presta los servicios mencionados a Grupo Aeroméxico, Delta y otras aerolíneas terceras.

A continuación se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en MRO:

		2020	2019
Porcentaje de participación	$	50.0%	50.0%
		=======	=======
Activos circulantes	$	594,589	489,795
Activos no circulantes		489,771	429,461
Pasivos circulantes		(66,991)	(7,659)
Pasivos no circulantes		(179,153)	(74,589)
Activos netos (100%)	$	838,216	837,008
		=======	=======
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	$	419,108	418,504
		=======	=======
Ingresos	$	1,609,722	2,315,070
Gastos de operación		1,489,919	2,206,794
Utilidad del ejercicio (100%)		119,803	108,276
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio		59,902	54,138
Participación por distribución de utilidades de años anteriores		4,372	-
Participación del Grupo	$	64,274	54,138
		=======	=======

ii. ***Negocio conjunto "Club Premier"-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Aimia Inc., Montreal - Canada - (Aimia). Dicho negocio conjunto (PLM) administra el programa de coalición y de lealtad de viajero frecuente llamado "Club Premier".

Grupo Aeromexico y Aimia efectuaron varios acuerdos para administrar PLM conjuntamente. Algunos de los acuerdos más significativos incluyen los de participación comercial, servicios de administración, líneas de crédito y pre-compra de asientos.

Durante el año 2020, Grupo Aeroméxico acordó con Aimia realizar ciertos cambios a su Acuerdo de Accionistas, y al acuerdo comercial ("CPSA" por sus siglas en inglés) entre Aeroméxico y PLM. Los cambios hechos al CPSA incluyen una extensión de 20 años del término actual hasta el 13 de septiembre de 2050.

Con la entrada en vigor de las modificaciones al CPSA, PLM brindó apoyo financiero a Aeroméxico en la forma de un préstamo de US$50 millones bajo el acuerdo actual de línea de crédito entre afiliadas y mediante compras anticipadas de boletos premio por US$ 50 millones adicionales.

Grupo Aeroméxico y Aimia también acordaron modificar el Acuerdo de Accionistas para otorgarle a Grupo Aeroméxico una opción a 7 años para comprar la participación accionaria del 48.86% de Aimia en PLM, con un piso mínimo de US$400 millones o un múltiplo de EBITDA Ajustado de 7.5x, el que sea mayor, más la participación proporcional de Aimia en el efectivo neto de deuda financiera con terceros.

El Grupo reconoce a PLM como un negocio conjunto aún y cuando mantiene el 51.14%, ya que todas las actividades relevantes requieren la aprobación unánime entre las dos partes.

A continuación se presenta la información financiera de PLM, incluida en sus propios estados financieros, ajustada a su valor razonable al momento de la adquisición y por diferencias en políticas contables.

De igual forma, se presenta la información resumida y su conciliación con el valor en libros de la participación del Grupo en PLM:

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

		2020	2019
Porcentaje de tenencia accionaria	$	51.14%	51.14%
		=======	=======
Activos circulantes	$	2,757,025	4,230,522
Activos no circulantes		5,985,035	4,735,226
Pasivos circulantes		(8,502,671)	(8,489,988)
Pasivos no circulantes		(6,242)	(5,621)
Activos netos (100%)	$	233,147	470,139
		=======	=======
Participación del Grupo sobre activos netos	$	119,243	240,453
Eliminación de crédito mercantil y otros activos intangibles, neto de impuestos diferidos		(272,430)	(316,502)
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	$	(153,187)	(76,049)
		=======	=======
Ingresos	$	1,183,846	1,898,732
Gastos de operación		728,591	679,601
Ingresos financieros y otros		(217,597)	(133,632)
Impuestos a la utilidad		(35,377)	326,872
Utilidad del ejercicio (100%)		273,035	758,627
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	$	139,644	388,000
Participación por distribución de utilidades de años anteriores		101,502	318,035
Total	$	241,146	706,035
		======	======

iii. ***Negocio conjunto "Gran Plan"-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado "Gran Plan", a través de la compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. ("AM BD").

A continuación: se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en AM BD:

		2020	**2019**
Porcentaje de tenencia accionaria	$	51.0%	51.0%
		======	======
Activos circulantes	$	33,506	53,998
Activos no circulantes		459,663	445,452
Pasivos circulantes		(56,881)	(46,129)
Activos netos (100%)	$	436,288	453,321
		======	======
Valor en libros de la participación del Grupo en el negocio conjunto	$	222,507	231,194
Deterioro (1)		(222,507)	-
Valor en libros de la participación del Grupo en el negocio conjunto, neto	$	-	231,194
		======	======
Pérdida del ejercicio (100%)	$	(19,764)	(4,582)
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio		(10,080)	(2,337)
Participación por distribución de utilidades de años anteriores		1,392	-
Participación del Grupo	$	8,688	(2,337)
		======	======

(1) Por el año terminado el 31 de diciembre 2020, el Grupo reconoció $222,507 de pérdidas por deterioro relacionados a la incertidumbre de que AM BD continúe como negocio en marcha.

(b) Asociada-

La participación en compañía asociada al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se compone de la participación de la Compañía en Aeromexpress (cesó operaciones regulares en 2011).

A continuación se presenta la información financiera en libros en la asociada, con una participación del 50%:

		2020	2019
Valor en libros de la participación en la asociada al inicio del año	$	179,390	170,571
Participación en resultados		6,918	8,819
Deterioro		(186,308)	-
Saldo al final del año	$	-	179,390
		======	======

(19) Impuesto sobre la renta (ISR)-

La ley del ISR vigente establece una tasa del 30%.

El gasto (beneficio) por impuestos por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2020 y 2019 se integra por lo siguiente:

		2020	2019
Sobre base fiscal	$	64,283	211,821
Gasto por impuestos diferidos		(518,283)	(1,165,618)
Total impuestos a la utilidad (beneficio)	$	(454,000)	(953,797)
		======	=======

(a) Conciliación de la tasa efectiva de impuesto:

	2020		2019	
	%	$	%	$
Resultado del ejercicio		(42,529,087)		(2,368,930)
Impuesto a la utilidad	(1%)	(454,000)	(29%)	(953,797)
Resultado, excluyendo impuesto sobre la renta		(42,983,087)		(3,322,727)
Impuesto a la utilidad usando la tasa aplicable	(30%)	(12,894,926)	(30%)	(996,818)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	-	(91,095)	(7%)	(229,997)
Gastos no deducibles	1%	392,471	15%	505,843
Efecto de inflación	-	133,104	(1%)	(48,052)
Cancelación de impuesto diferido activo (previamente reconocido) (1)	27%	11,575,903	-	-
Otros, principalmente efecto por tipo de cambio neto	1%	430,543	(6%)	(184,773)
	(1%)	(454,000)	(29%)	(953,797)

(1) Se relacionan al efecto sobre la cancelación de pérdidas fiscales por amortizar, previamente reconocidas por el Grupo, al considerar que dichas pérdidas fiscales no podrán ser recuperadas en el futuro.

(20) Activos y pasivos por impuestos diferidos-

(a) Reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos-

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se detallan a continuación:

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	ISR	
	2020	**2019**
Activos diferidos:		
Estimación para cuentas incobrables	$ 111,832	55,500
Provisiones	1,670,694	136,957
Transportación no utilizada	1,910,277	1,233,524
Pasivos por arrendamiento	11,189,992	12,930,011
Pérdidas fiscales por amortizar	1,353,678	5,125,492
Anticipo de clientes	527,895	162,452
Beneficios a los empleados	1,058,401	1,074,773
Otras reservas (principalmente reserva de devolución de aviones)	1,818,670	1,041,932
Total de activos diferidos	19,641,439	21,760,641
Pasivos diferidos:		
Inventarios	488,260	537,427
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	11,306,295	12,633,674
Pagos anticipados	119,419	304,784
Gastos por amortizar	1,702,791	4,094,354
Otros	2,246,415	534,745
Pasivo diferido	15,863,180	18,104,984
Activo diferido neto, registrado en estados de situación financiera	$ 3,778,259	3,655,657
	========	=======

Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recuperen. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2020, las pérdidas fiscales por amortizar expiran como se muestra en la hoja siguiente.

Año	Importe actualizado al 31 de diciembre de 2020
2021	$ 51,285
2022	265,368
2023	1,657,595
2024	2,450,683
2025	2,437,280
2026	2,355,598
2027	1,469,831
2028	3,165,136
2029	3,263,491
2030	9,364,243
	========

(b) Movimientos en diferencias temporales durante el año-

	1o. de enero de 2020	Reconocimiento en resultados	Reconocimiento en capital	Al 31 de diciembre de 2020
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	$ (12,633,674)	1,327,379	-	(11,306,295)
Activos intangibles	(4,399,138)	2,576,928	-	(1,822,210)
Inventarios	(537,427)	49,167	-	(488,260)
Transportación no utilizada	1,233,524	676,753	-	1,910,277
Arrendamientos	12,930,011	(1,740,019)	-	11,189,992
Provisiones	1,211,730	1,517,365	-	2,729,095
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	5,850,631	(3,889,290)	(395,681)	1,565,660
	$ 3,655,657	518,283	(395,681)	3,778,259
	========	=======	=======	========

		1o. de enero de 2019	Reconocimiento en resultados	Reconocimiento en capital	Al 31 de diciembre de 2019
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	$	(5,121,598)	(7,512,076)	-	(12,633,674)
Activos intangibles		(4,108,323)	(290,815)	-	(4,399,138)
Inventarios		(513,254)	(24,173)	-	(537,427)
Transportación no utilizada		1,320,400	(86,876)	-	1,233,524
Arrendamientos		3,871,995	9,058,016	-	12,930,011
Provisiones		1,687,970	(476,240)	-	1,211,730
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)		4,117,775	497,782	1,235,074	5,850,631
	$	1,254,965	1,165,618	1,235,074	3,655,657

(21) Créditos y préstamos-

Las características y en su caso las garantías otorgadas por la Compañía relativas a los adeudos (incluyendo arrendamientos) que integran este rubro al 31 de diciembre de 2020 y 2019, se describen a continuación:

Miles de $	Moneda	Tasa de interés nominal	Año de vencimiento	2020	2019
Crédito garantizado por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos (2) (4)	US$	*Tasa Libor más 325 puntos base*	2024	$4,489,218	$5,423,455
Certificados bursátiles (“CEBURES”) emitidos en México, garantizados por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en México (2) (3) (4)	$	*Tasa TIIE más un rango entre 138 a 168 puntos base*	2025	5,160,158	5,640,643

Financiamiento de anticipos sobre derechos de compra de aviones	US$	*Tasa Libor más 300 puntos base (Tasa Libor más 275 puntos base en 2019)*	2020	667,761	1,392,891
Certificados bursátiles ("CEBURES") emitidos en México, no garantizados (5)	$	*Tasa TIIE más un rango entre 75 a 150 puntos base y tasa anual fija de 9% (rango entre 30 a 75 puntos base en 2019)*	2021	1,162,000	2,562,000
Crédito simple con la garantía de la Agencia Suiza de Créditos a la Exportación	US$	*Tasa Libor más 65 puntos base*	2020	-	360,004
Préstamo	US$	*Tasa anual fija 5.62%*	2022	86,563	106,218
Crédito simple con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US$	*Tasa Libor más rangos entre 60 a 65 puntos base*	2021	95,862	146,731
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US$	*Tasa Libor más 160 puntos base*	2020	-	3,162
Préstamo	$	*Tasa TIIE más 250 puntos base*	2020	-	100,000
Préstamo	$	*Tasa TIIE más 253 puntos base*	2020	180,000	180,000
Crédito simple con la garantía de la Agencia Alemana de Créditos a la Exportación	US$	*Tasa Libor más 150 puntos base*	2024	508,305	514,513
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	$	*Tasa TIIE más 50 puntos base*	2021	112,961	131,787

Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	$	*Tasa TIIE más 35 puntos base*	2022	384,385	469,804
Financiamiento de anticipos sobre derechos de compra de aviones	US$	*Tasa Libor más 450 puntos base*	2021	1,231,980	-
Notas no garantizadas emitidas en Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América y fuera de dicho país bajo la Regulación S de la Ley de Valores (6)	US$	*Tasa anual fija 7%*	2025	7,963,480	-
Linea de crédito (con capacidad disponible de US$63.8 millones)	US$	*Tasa Libor más 350 puntos base*	2023	121,912	-
Financiamiento preferencial y garantizado ("DIP Financing" por su concepto en Iniglés) (7)	US$	*Tasa Libor más 800 puntos base para Tramo 1 y 1450 puntos base para Tramo 2*	2021	7,513,821	-
Total préstamos				**29,678,406**	**17,031,208**
Arrendamientos financieros (JOLCO) de equipo de vuelo y otros equipos	US$	*Tasas anuales fijas entre 3.78% y 4.57%*	2029	12,038,663	11,689,916
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US$	*Tasa anual fija de 2.33%*	2027	2,192,962	2,231,830

Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía de BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimiento Económico y Social) (1)	US$	*Tasas anuales fijas en un rango de 3.21% a 4.12% y/o tasas variables de Libor más 200 puntos base*	2024	1,937,396	1,919,517
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US$	*Tasa anual fija de 2.54%*	2025	1,112,353	1,147,096
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1) (3)	$	*Tasa TIIE más 65 puntos base*	2024	702,445	772,784
Arrendamiento financiero de equipos de vuelo	US$	*Tasas anuales fijas entre 3.16% a 3.57%*	2022	365,823	423,658
Arrendamiento financiero de simulador de vuelo	US$	*Tasa anual fija de 6.88%*	2029	198,804	195,301
Total Arrendamientos Financieros				**18,548,446**	**18,380,102**
Pasivos por Arrendamientos (NIIF 16)				**25,217,221**	**28,497,580**

Total Pasivos por Arrendamientos				**43,765,667**	**46,877,682**
Total Deuda Financiera				**73,444,073**	**63,908,890**
Total Gastos por Amortizar				**(537,884)**	**(488,216)**
Total Deuda Financiera, neta				**72,906,189**	**63,420,674**
Menos vencimientos circulantes de la deuda financiera				(38,470,218)	(7,492,455)
Menos vencimientos circulantes de arrendamientos				(25,217,221)	(8,234,789)
Vencimientos circulantes de los gastos por amortizar				132,329	98,342
Vencimientos circulantes, neto				**(63,555,110)**	**(15,628,902)**
Deuda a largo plazo				9,756,634	48,181,646
Gastos por amortizar a largo plazo				(405,555)	(389,874)
Deuda Financiera a largo plazo, neta				**$9,351,079**	**$47,791,772**

(1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para el Grupo de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos acordados con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que el Grupo pueda vender o transferir la totalidad o parte substancial de sus activos.

(2) Este préstamo establece compromisos financieros relacionados con razones de cobranza, que representan la garantía de repago del mismo.

(3) Al 31 de diciembre 2020 y 2019, el Grupo contrató *Swaps* sobre tasa de interés, lo que le permite pagar una tasa fija (ver Nota 28).

(4) Para este préstamo, el Grupo celebró ciertos acuerdos, incluido el aplazamiento del período de amortización de los pagos del principal, que resuelve posibles controversias entre el Grupo y los acreedores.

(5) La Compañía llegó a un acuerdo con los tenedores de bonos del programa de corto plazo de CEBURES (emisiones con números de identificación AEROMEX01119, AEROMEX01219, AEROMEX00120 y AEROMEX00220) para garantizar una prórroga y abstenerse de realizar actos relacionados a pagos, debido a que se otorgó un plazo de espera por un período de 12 meses, a partir del 6 de agosto de 2020 y hasta lo que ocurra primero entre *(i)* el vencimiento de dicho período de 12 meses (es decir, el 6 de agosto de 2021) y *(ii)* la fecha de aprobación y vigencia del plan de reestructuración a ser presentado por Grupo Aeroméxico ante la Corte de Quiebras.

(6) Notas no garantizadas emitidas por Aeroméxico con el aval de Grupo Aeroméxico.

(7) El 9 de octubre de 2020 Grupo Aeroméxico recibió la aprobación final de la Corte de Quiebras para asegurar el compromiso del DIP Financing por US $1,000 millones con fondos administrados por compañías filiales de Apollo Global Management Inc. ("Apollo"). El DIP Financing consiste en (i) una línea senior garantizada del Tramo 1 de US$200 millones, y (ii) una línea senior garantizada del Tramo 2 de US$800 millones. Los fondos del DIP Financing solo se pueden emplear para ciertas erogaciones permitidas, incluidos ciertos gastos de capital de trabajo y fines corporativos generales, así como costos de reestructuración (ver Nota 2 (b)).

Sujeto al cumplimiento, en cada caso, de ciertos hitos, acuerdos y condiciones suspensivas acordadas con los acreedores, (i) en la fecha de emisión de la orden de la Corte de Quiebras otorgando la autorización provisional para el DIP Financing y cumplimiento de otras condiciones, estarán disponibles hasta US$100 millones del Tramo 1; y (ii) en la fecha de emisión de la orden final de la Corte de Quiebras aprobando de manera definitiva el DIP Financing y cumplimiento de otras condiciones, la parte no dispuesta del Tramo 1 estará disponible en una sola exhibición y el monto del Tramo 2 estará disponible en un desembolso inicial de US$175 millones y, sujeto al cumplimiento de ciertos hitos y otras condiciones, exhibiciones subsecuentes de por lo menos US$100 millones cada una.

Al 31 de diciembre de 2020, Grupo Aeroméxico ha recibido en su totalidad el Tramo 1 del DIP Financing por US$200 millones y la exhibición inicial de US$175 millones del Tramo 2 (ver Nota 34).

El Tramo 2 del DIP Financing podrá ser convertido, a opción de los acreedores, en acciones de Grupo Aeroméxico una vez reestructurado, sujeto a ciertas condiciones y a las aprobaciones corporativas y regulatorias aplicables, incluyendo la de la asamblea de accionistas de la Compañía.

Asimismo, existe la obligación, en algunos contratos, de notificar los cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte, en algunos contratos están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.

Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo está llevando a cabo su proceso de reestructuración financiera voluntaria a través del Capítulo 11, lo que significa que no cumple con varias de las condiciones pactadas con sus acreedores. Por este motivo, la mayoría de las cifras de su deuda financiera se presentan como un pasivo circulante, con excepción de aquellos saldos para los que el Grupo ha alcanzado nuevas condiciones.

Todos los préstamos tienen vencimientos a lo largo del año. Al 31 de diciembre de 2020, los vencimientos futuros de deuda financiera neta, son las que se muestran a continuación:

Año		Préstamos	Arrendamientos financieros	Arrendamientos	Total
Circulante - 2021	$	12,914,683	3,319,440	5,192,081	21,426,204
Reclasificación vencimientos no circulantes		6,802,697	15,301,069	20,025,140	42,128,906
Total circulante neto		19,717,380	18,620,509	25,217,221	63,555,110
No-circulante:					
2022		2,918,140	2,231,944	5,990,104	11,140,188
2023		2,978,166	2,081,974	3,735,626	8,795,766
2024		1,302,531	1,762,723	3,045,034	6,110,288
2025		8,954,939	9,224,428	2,735,946	20,915,313
2026 y posterior		-	-	4,518,430	4,518,430
		16,153,776	15,301,069	20,025,140	51,479,985
Reclasificación vencimientos circulantes		(6,802,697)	(15,301,069)	(20,025,140)	(42,128,906)
Total no circulante		9,351,079	-	-	9,351,079
Total Deuda Financiera	$	29,068,459	18,620,509	25,217,221	72,906,189

Conciliación entre cambios en los pasivos y flujos de efectivo surgidos de actividades de financiamiento-

		Deuda financiera	Arrendamientos	Total
Saldo al 1o. enero 2020	$	34,923,094	28,497,580	63,420,674
Préstamos obtenidos		15,512,686	-	15,512,686
Pago de préstamos		(5,650,618)	(3,744,749)	(9,395,367)
Cambios totales provenientes de actividades de financiamiento		9,862,068	(3,744,749)	6,117,319
Incremento en préstamos relativos a la adquisición de propiedades y equipo		1,466,785	-	1,466,785
Efectos por cambios en tipo de cambio		1,486,686	1,621,059	3,107,745
Otros cambios –				
Nuevos arrendamientos (cancelación)		-	(1,156,669)	(1,156,669)
Gastos por intereses		2,684,691	867,492	3,552,183
Intereses pagados		(1,749,184)	(485,851)	(2,235,035)
Otra provisiones, neto		(985,172)	(381,641)	(1,366,813)
Saldo al 31 diciembre 2020	$	47,688,968	25,217,221	72,906,189

Existen ciertas condiciones establecidas para la renovación de flota del Grupo (ver Nota 33).

(22) Beneficios a los empleados-

El Grupo tiene establecidos planes de retiro y jubilación para parte de sus empleados. Los beneficios de los planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos, años de servicio prestados, índices de mortalidad y las expectativas de incrementos salariales. El Grupo realiza periódicamente aportaciones a fondos en fideicomiso irrevocable, establecidos para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. Los fondos en fideicomiso se invierten principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso de los activos del plan.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de 15 años de servicio o cuando son liquidados. La Compañía no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad, la cual asciende a $256,224 y $233,633 al 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente, los cuales se incluyen dentro de los totales de beneficios a los empleados que se presentan a dichas fechas.

(a) Composición de los activos del plan-

		2020	2019
Inversiones en acciones	$	765	721
Bonos gubernamentales		11,242	10,487
	$	12,007	11,208

(b) Movimientos en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)-

		2020	2019
OBD al lo. de enero	$	4,202,761	3,568,557
Beneficios pagados por el plan		(347,032)	(395,933)
Costo laboral del servicio actual		116,732	262,892
Costo financiero		283,890	316,411
Efecto por reducción		807	887
		4,257,158	3,752,814
Pérdidas (ganancias) actuariales reconocidas en la cuenta de otros resultados integrales:			
Supuestos financieros		(8,945)	467,447
Supuestos demográficos		2,119	29,822
Ajustes por experiencia		(141,184)	(47,322)
OBD al 31 de diciembre	$	4,109,148	4,202,761

(c) Movimiento en el valor presente de los activos del plan-

		2020	2019
Valor razonable de los activos del plan al 1o. de enero	$	11,208	10,321
Rendimiento esperado de los activos del plan		799	887
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre	$	12,007	11,208

(d) Ganancias y (pérdidas) actuariales reconocidas en otros resultados integrales-

		2020	2019
Monto acumulado al 1o. de enero	$	(315,013)	134,934
Reconocidas durante el ejercicio (1)		148,010	(449,947)
Monto acumulado al 31 diciembre	$	(167,003)	(315,013)

(1) Los efectos presentados en ORI neto de impuestos son por ($41,979) y $134,987.

(e) Supuestos actuariales-

Los principales supuestos actuariales a la fecha del informe, se muestran a continuación:

	2020	2019
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	7.20%	7.20%
Tasa de descuento	7.20%	7.20%
Tasa de incremento en los niveles de sueldos futuros	4.54%	4.54%
Promedio restante de la vida laboral (aplicables a beneficios de retiro)	13 años	14 años

Las tasas de descuento asumidas se derivan de tarifas existentes en bonos del gobierno para que la oportunidad y montos de los pagos coincidan con el momento y los importes de los pagos de pensiones proyectadas.

(f) Análisis de sensibilidad-

Las variaciones razonablemente posibles a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2020 en las cantidades que se muestran a continuación:

	Incremento	Disminución
Tasa de descuento (0.5% variación)	$ (141,361)	150,845
	======	======
Tasa de incremento en sueldos (0.5% variación)	$ 149,907	(139,367)
	======	======

(23) Pagos basados en acciones-

El Grupo asignó en 2020 pagos basados en acciones en forma de acciones gratuitas por 981,420 (609,020 acciones en 2019) a cierto personal clave, sujeto a ciertas condiciones de servicio. El valor razonable de las acciones es por $13.4 millones en 2020 ($14.8 millones en 2019). Estos planes tienen los términos que se muestran continuación:

2020 Número de acciones		2019 Número de acciones	
327,140	Febrero 2021	203,007	Febrero 2020
327,140	Febrero 2022	203,007	Febrero 2021
327,140	Febrero 2023	203,006	Febrero 2022
981,420		**609,020**	
======		======	

En adición, el Grupo ofreció en el 2019 un paquete de 730,000 acciones a cierto personal clave, las cuales fueron suscritas y pagadas (Nota 26 a).

(24) Provisiones-

		Devolución de aviones	Reestructura empleados (2)	Contingencias	Total
Saldo al 1o. de enero 2020	$	1,647,162	-	135,025	1,782,187
Provisiones		5,356,289	1,266,647	13,898	6,636,834
Utilización		(4,625,295)	(557,192)	(5,189)	(5,187,676)
Saldo a corto plazo al 31 de diciembre 2020 (1)	$	2,378,156	709,455	143,734	3,231,345
Saldo al 1o. de enero 2019	$	618,836	-	152,474	771,310
Provisiones		1,637,372	-	63,775	1,701,147
Utilización		(609,046)	-	(81,224)	(690,270)
Saldo a corto plazo al 31 de diciembre 2019 (1)	$	1,647,162	-	135,025	1,782,187

(1) Se estima que la salida económica de la porción circulante de la provisión para devolución de aviones se lleve a cabo en los próximos 12 meses, con base en lo establecido en el plan de flota. El plan de flota se revisa anualmente y los nuevos términos de devolución pueden ser negociados con los arrendadores, lo cual afecta la clasificación de las provisiones a corto y largo plazo.

(2) Incluye $1,142,940 por costos incrementales de reestructura bajo Capítulo 11 (ver Nota 32).

(25) Cuentas por pagar-

Las cuentas por pagar del Grupo se presentan como se muestra a continuación:

		2020	2019
Proveedores	$	19,454,994	13,383,345
Impuesto al valor agregado y otros		1,950,126	2,522,955
Sueldos y prestaciones por pagar		143,017	455,960
Ingresos diferidos (1)		31,371	29,144
Total cuentas por pagar	$	21,579,508	16,391,404

(1) Este ingreso diferido se relaciona con la contraprestación anticipada recibida de clientes por lo cual se reconocerá un ingreso a lo largo del tiempo. Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo mantiene una porción a largo plazo sobre esta obligación contractual por $7,823 que se reconocerá como ingreso en el año 2022.

(26) Capital contable-

(a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2018, el capital social está integrado por 740,427,500 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 740,422,500 acciones.

Durante 2019, 1,339,020 acciones fueros asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a $32,565.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2019, el capital social está integrado por 741,766,520 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 741,761,520 acciones.

Durante 2020, 981,420 acciones fueron asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a $13,405.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2020, el capital social está integrado por 742,747,940 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 742,742,940 acciones.

(b) Restricciones al capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 5%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. Al 31 de diciembre de 2020 la reserva legal asciende a $378,244 cifra que no ha alcanzado el monto requerido.

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR, y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% restantes.

(c) Administración de capital-

La política del Grupo es mantener una base de capital sólida de manera de conservar la confianza de los inversionistas, los acreedores y el mercado, y sustentar el desarrollo futuro del negocio. De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

(d) Negocio en marcha-

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020, Grupo Aeroméxico tiene un déficit en su patrimonio de $32,951,660 lo que significa que ha perdido más de dos terceras partes de su capital social y, de acuerdo con la ley mexicana, esto puede ser causa de disolución, a solicitud legal de cualquier acreedor interesado.

Como se explica en la Nota 2 (b) Grupo Aeroméxico continuará llevando a cabo, de manera ordenada, su proceso voluntario de reestructuración financiera a través del Capítulo 11, mientras continúa operando y ofreciendo servicios a sus clientes y contratando con sus proveedores los bienes y servicios requeridos para sus operaciones. La Compañía continuará utilizando las ventajas del Capítulo 11 para fortalecer su posición financiera y liquidez, proteger y preservar sus operaciones y activos, e implementar los ajustes necesarios para enfrentar el impacto del COVID-19.

(27) Utilidad / pérdida por acción-

Presentamos la utilidad / pérdida básica por acción. La utilidad básica por acción se determina dividiendo el resultado después de impuestos atribuible a los accionistas de Grupo Aeroméxico, por el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el año respectivo. La utilidad diluida por acción refleja la dilución potencial si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales. El valor promedio de mercado de las acciones de la Compañía para efecto de calcular el efecto dilutivo de las opciones sobre acciones se basa en el precio de mercado por el período en el cual las opciones estuvieron en circulación.

El cálculo de la pérdida básica por acción al 31 de diciembre de 2020 se basó en el resultado atribuible a los accionistas ordinarios por $(42,529,087) (2019: $(2,368,930)), y con un promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación de 682,275,305 (2019: 688,680,899). La Compañía no tiene acciones ordinarias diluidas.

(28) Instrumentos financieros y administración de riesgos-

(a) Descripción general-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que son comunes en la industria y que podrían tener un impacto en los resultados financieros; dichos riesgos financieros se agrupan de la siguiente forma:

a) Riesgo de crédito
b) Riesgo de liquidez
c) Riesgos de mercado
- Fluctuaciones en el tipo de cambio
- Fluctuaciones en el precio de la turbosina
- Fluctuaciones en las tasas de interés

El programa de administración de riesgos del Grupo revisa periódicamente las exposiciones a los riesgos antes mencionados y busca minimizar los efectos adversos potenciales sobre el margen bruto a través de diferentes iniciativas, incluyendo el uso selectivo de instrumentos financieros derivados. El Grupo utiliza diferentes métodos para evaluar y gestionar los diferentes tipos de riesgos a los cuales está expuesto, incluyendo análisis de sensibilidad y estadísticos.

Esta Nota presenta información acerca de la exposición del Grupo a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos, políticas y procesos del Grupo para medir y administrar los riesgos, así como la gestión de capital del Grupo. De igual forma, a lo largo de estos estados financieros consolidados se incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

Grupo Aeroméxico contrata instrumentos financieros derivados (“OTC” por su siglas en inglés) en diversos mercados, a fin de mantener la exposición a niveles aceptables para su apetito de riesgo. Todos los instrumentos financieros derivados en la cartera del Grupo se contratan con fines de cobertura, aunque algunos de ellos y debido a los cambios en las variables económicas no han cumplido con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura. El Grupo no adquiere o emite instrumentos financieros derivados con fines de negociación.

Marco de administración de riesgos-

Las políticas de administración de riesgos del Grupo se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta éste, establecer límites y controles apropiados para ellos, así como monitorear los riesgos y la observancia de los límites fijados. Las políticas y los sistemas de administración de riesgos se revisan con regularidad a fin de reflejar los cambios en las condiciones de mercado y las actividades del Grupo. El Grupo, mediante normas y procedimientos de capacitación y administración, busca desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados entiendan las funciones y obligaciones que les corresponden.

Los Comités de Auditoría y Finanzas del Grupo vigilan la forma en que la Administración supervisa el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos; asimismo, revisan la suficiencia del marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que éste enfrenta. El Comité de Auditoría del Grupo recibe la ayuda en su función de supervisión del área de Auditoría Interna, la cual emprende revisiones regulares y ad hoc de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados se informan al Comité de Auditoría. El Comité de Finanzas revisa periódicamente la ejecución de las políticas de administración de riesgos aprobadas por el Consejo referentes a riesgos de mercado (fluctuaciones en tasas de interés, tipo de cambio y precio de la turbosina), así como riesgos crediticios y de liquidez.

(b) Riesgo de crédito-

El riesgo de crédito es el riesgo de que el Grupo sufra pérdidas financieras si un cliente o la contraparte de un instrumento financiero no cumpliera con sus obligaciones contractuales; deriva principalmente de las cuentas por cobrar a clientes e instrumentos de inversión del Grupo.

Los importes en libros de los activos y pasivos financieros del contrato representan la máxima exposición al riesgo de crédito.

La evaluación de pérdida crediticia esperada para clientes individuales se presenta al 1 de enero y el 31 de diciembre de 2020. El Grupo utiliza una matriz de provisiones para medir las pérdidas crediticias esperadas de los deudores comerciales por clientes individuales, que incluye un gran número de saldos pequeños.

i. Exposición a riesgo de crédito

El valor en libros de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio.

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación fue:

		Valor en libros	
		2020	**2019**
Efectivo y equivalentes de efectivo	$	7,381,822	6,974,826
Instrumentos financieros, incluyendo derivados		37,617	69,394
Cuentas por cobrar a clientes y otras		3,656,306	7,296,732
	$	11,075,745	14,340,952

Para reducir el riesgo crediticio que resulta de depósitos en bancos e inversiones en instrumentos financieros, el Grupo realiza operaciones exclusivamente con instrumentos financieros con alta calificación crediticia otorgada por alguna agencia calificadora de valores. Asimismo, el Grupo reduce este riesgo mediante la diversificación de sus inversiones con varias contrapartes de acuerdo con la política de aprobación del Consejo.

El siguiente cuadro muestra el portafolio de inversiones en circulación agrupados por tipos de entidades de contrapartida al 31 de diciembre de 2020.

Otros instrumentos financieros

Contraparte	**Valor razonable**
Compañías privadas	$ 37,617
	$ 37,617

Cuentas por cobrar a clientes y otras-

Los servicios del Grupo se prestan a un gran número de clientes sin que exista concentración importante con alguno de ellos.

El Grupo establece una reserva para deterioro que representa su estimación de las pérdidas incurridas respecto a cuentas por cobrar a clientes, otras cuentas por cobrar e inversiones. Adicionalmente, como muchas otras aerolíneas, realiza sus actividades de venta a través de los mecanismos de la *International Air Transport Association* (“IATA”) que regulan las operaciones financieras entre aerolíneas y agencias de viaje. De igual forma, se lleva a cabo un alto volumen de operaciones de venta con tarjetas de crédito donde las cuentas por cobrar son las instituciones financieras.

Además de los clientes antes mencionados, el Grupo tiene algunas ventas directas a grandes compañías y organismos gubernamentales.

La exposición máxima a riesgo crediticio por cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se muestra en la Nota 14, que incluye impuestos por recuperar sobre los cuales la Compañía hasta la fecha no ha experimentado pérdidas por el deterioro.

Pérdidas por deterioro-

La antigüedad de las cuentas por cobrar a clientes a la fecha de presentación fue como se muestra en la hoja siguiente.

	2020			2019		
	Bruto	**Deterioro**	**%**	**Bruto**	**Deterioro**	**%**
No vencidas	$ 1,975,359	70,311	(3.5)	2,966,517	17,647	(0.60)
Vencidas de 0 a 30 días	76,242	14,170	(18.6)	586,270	30,209	(5.15)
Vencidas de 31 a 120 días	74,694	13,703	(18.35)	339,167	42,759	(12.60)
Más de un año	184,302	184,302	(100)	170,257	170,254	(100)
Reserva adicional	-	121,905		-	-	
	$ 2,310,597	404,391		4,062,211	260,869	

* Los porcentajes reflejan la tasa promedio ponderada de incobrabilidad.

Durante el año 2020 como consecuencia de los efectos económicos adversos por la pandemia del COVID19, la industria de transportación aérea se vio severamente afectada, razón por la cual el Grupo decidió reconocer el riesgo inherente en las transacciones y eventos futuros que pueden afectar nuestras cuentas por cobrar, lo cual se refleja en la reserva de deterioro.

El movimiento en la reserva para deterioro en cuentas por cobrar a clientes durante el ejercicio fue la siguiente:

		2020	**2019**
Saldo al 1o. de enero	$	260,869	219,500
Pérdida por deterioro reconocida, neta		143,522	41,369
Saldo al 31 de diciembre	$	404,391	260,869

No hay garantías u otras mejoras de crédito para los préstamos que presentan deterioro.

Las tasas de pérdida se calculan usando un método de “tasa móvil” basado en la probabilidad de que una cuenta por cobrar avance por sucesivas etapas de mora hasta su castigo. Las tasas de deterioro se calculan por separado para las exposiciones en distintos segmentos con base en las siguientes características comunes de riesgo de crédito – región geográfica, antigüedad de la relación con el cliente y tipo de producto adquirido.

Las tasas de pérdida se basan en la experiencia de pérdida crediticia real de los últimos 12 meses. Adicionalmente el Grupo integra información sobre perspectivas futuras (*forward-looking*) reservando al 100% las cuentas vencidas con 120 días o más en donde la contraparte sea una entidad Gubernamental.

(c) Riesgo de liquidez-

El riesgo de liquidez es aquel de que el Grupo enfrente dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que se liquidan entregando efectivo u otros activos financieros. El enfoque del Grupo para gestionar la liquidez es asegurar, tanto como sea posible, que siempre tenga liquidez suficiente para cumplir con sus pasivos al vencimiento, tanto bajo condiciones normales como de restricción, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgarse a dañar el prestigio del Grupo.

Operamos un negocio global con actividades internacionales que están sujetas a eventos económicos y políticos fuera de nuestro control.

El Grupo monitorea sus necesidades del flujo de efectivo de manera constante. Debido a la situación explicada en la Nota 21 (reclasificación de deuda) el Grupo puede tener dificultades para cumplir con sus compromisos de pasivo a corto plazo, sin embargo el Grupo asegura tiene efectivo suficiente para cumplir con los gastos de operación esperados.

Las medidas adoptadas por el Grupo para responder a posibles limitaciones de liquidez futuras derivadas de la pandemia de COVID-19 y el impacto de esas medidas en los estados financieros consolidados incluyen lo siguiente.

- El 31 de julio de 2020, el Grupo acordó con los Tenedores de los CEBURES de Largo Plazo, la dispensa del pago de las amortizaciones del principal bajo los Instrumentos por 18 meses, la consecuente extensión de su fecha de vencimiento por el mismo número de meses, así como la continuidad en el pago de los intereses que se devenguen bajo los Instrumentos en cada una de sus fechas programadas.

- El 18 de agosto de 2020, el Grupo acordó con los Tenedores de los CEBURES de Corto Plazo, el otorgamiento de una espera y abstenerse de realizar actos tendientes al cobro; el plazo de la espera se otorgó por un periodo de 12 meses, comenzando el 6 de agosto del 2020.

- El 9 de octubre de 2020 la Corte ante la cual se está llevando el proceso de Capítulo 11, aprobó de manera definitiva el financiamiento adicional garantizado conocido como DIP Financing, hasta por US$1,000 millones. El DIP Financing consiste en: (i) Tramo 1 preferencial y garantizado, de US$200 millones; y (ii) Tramo 2 preferencial y garantizado de US$800 millones. Los recursos del DIP Financing podrán ser sólo utilizados para ciertos gastos permitidos, incluyendo ciertos gastos de operación y corporativos generales, así como gastos de reestructura (ver nota 21).

Al amparo del proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 que el Grupo está llevando a cabo, se suspende el pago de amortizaciones e intereses de sus financiamientos y garantías en cuanto a su ejecución, por lo que al suspenderse los pagos respectivos, la deuda financiera se hace exigible y se presenta a corto plazo, excepto aquellos créditos con los que se han acordado nuevas condiciones.

A consecuencia de la pandemia del COVID-19, se ejerció una gran presión sobre la posición de liquidez del Grupo, ya que las actividades generadoras de ingresos se vieron severamente restringidas desde marzo a diciembre de 2020. El Grupo ha tomado y continúa tomando medidas para mitigar el impacto, incluida la reducción de gastos de capital y de operación. Desde finales del primer trimestre de 2020, el Grupo anunció una combinación de recortes de personal, licencias de ausencias temporales y reducciones salariales (incluida la alta dirección). El Grupo cree que los efectos de la pandemia del COVID-19 en sus operaciones continuarán teniendo un impacto negativo sustancial en sus resultados financieros y liquidez, y este impacto negativo puede continuar mucho más allá de la contención de la pandemia del COVID-19.

Exposición al riesgo de liquidez-

Los siguientes son los vencimientos contractuales restantes de los pasivos financieros a la fecha de balance, 31 de Diciembre de 2020. Los importes en libros se presentan netos de gastos pagados por anticipado y no descontados e incluyen los pagos estimados de intereses.

Diciembre 31, 2020		Valor en libros	Flujos de efectivo contractuales	2 meses o menos	2-12 meses	1-2 años	2-5 años	Mas 5 años
Préstamos en dólares (Libor-Spread)	$	(14,490,693)	(15,557,114)	(876,012)	(10,044,111)	(1,433,083)	(1,805,403)	(1,398,505)
Préstamos en $ (TIIE-Spread)	$	(667,024)	(695,706)	(313,936)	(381,770)			
Préstamos en dólares (Tasa fija)	$	(7,934,561)	(10,599,398)	(320,969)	(10,278,429)			
Arrendamientos financieros en $	$	(660,616)	(771,707)	(79,588)	(692,119)			
Arrendamientos financieros en dólares	$	(17,613,916)	(16,996,429)	(632,613)	(16,363,816)			
CEBURES - Garantizado	$	(5,160,158)	(5,989,346)	(50,557)	(167,407)	(1,269,262)	(4,502,120)	
CEBURES – No Garantizado	$	(1,162,000)	(1,186,400)	(359,599)	(826,801)			
Arrendamientos – Pasivo	$	(25,217,221)	(26,097,898)	(1,219,948)	(24,877,950)			

(d) Riesgo de mercado-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos de mercado que podrían tener un impacto en los resultados financieros.

i. Riesgo de tipo de cambio-

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando el Grupo lleva a cabo operaciones y mantiene activos y pasivos monetarios en monedas distintas a la moneda funcional del Grupo. La mayor parte de la exposición del Grupo se asocia con fluctuaciones en el peso mexicano. En 2020 y 2019, alrededor del 71% y 63% y, de los gastos y 96% y 67%, de los ingresos del Grupo, respectivamente, se denominaron en monedas distintas al peso. El Grupo considera que esta estructura de ingresos y costos entre dólares de los EE.UU. y pesos mexicanos reduce considerablemente el riesgo de tipo de cambio.

El Grupo utiliza diferentes estrategias para reducir al máximo su riesgo de tipo de cambio, incluyendo el uso de endeudamiento directo en pesos para financiar compras de aeronaves, por ejemplo, con garantías del US ExIm Bank directamente en pesos.

Exposición al riesgo de moneda

El resumen de la información cuantitativa relacionada con la exposición del Grupo a riesgos en moneda extranjera y que fue informada a la Administración fue la siguiente:

	2020	**2019**
	USD	**USD**
Activo monetario circulante	673,268	1,030,523
Activo monetario no circulante	460,653	136,852
Pasivo monetario circulante	(632,178)	(668,535)
Pasivo monetario no circulante	(622,606)	(537,539)
Exposición neta del estado de situación financiera	**(120,863)**	**(38,699)**
	======	======

Durante el año se aplicaron los siguientes tipos de cambio significativos para el dólar estadounidense:

	Tipo de cambio promedio		Tipo de cambio spot a la fecha de presentación	
	2020	**2019**	**2020**	**2019**
Peso mexicano	21.53	19.26	19.91	18.86

Análisis de sensibilidad-

El fortalecimiento del dólar de los EE.UU., como se indica más adelante, respecto al peso mexicano al 31 de diciembre de 2020 y 2019 habría disminuido las ganancias o pérdidas por los montos que se muestran más adelante. Este análisis se basa en las variaciones en el tipo de cambio que el Grupo consideró razonablemente posibles al final del período de presentación. El análisis supone que el resto de las variables permanecen constantes, en particular, las tasas de interés.

		Efecto
31 de diciembre de 2020		
Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 5%)	$	(120,791)
31 de diciembre de 2019		
Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%)	$	(43,800)

ii. Fluctuaciones en el precio de la turbosina-

El principal riesgo de mercado asociado con la industria es la variación en los precios del combustible. El Grupo reduce este riesgo a través de instrumentos financieros derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Adicionalmente, dependiendo de las condiciones del mercado, el Grupo aplica aumentos en las tarifas o cargos adicionales por combustible a los boletos de avión a fin de reducir parcialmente el impacto de precios más altos del combustible.

Las fluctuaciones en los precios de la turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas, tanto locales como mundiales; entre estas condiciones se encuentra la oferta y la demanda mundial de petróleo, las decisiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (“OPEP”), la capacidad de refinación mundial, los niveles de existencias de petróleo crudo, así como factores climáticos y geopolíticos.

El Grupo utiliza principalmente opciones tipo *call* y estrategias con opciones del tipo *call spread* sobre petróleo crudo y combustóleo para cubrir la exposición a movimientos en el precio de la turbosina. En nuestra opinión, estos instrumentos nos permiten obtener protección contra aumentos repentinos e importantes en los precios de la turbosina, asegurando simultáneamente que el Grupo no esté desfavorecido en términos competitivos en caso de una disminución importante en el precio de la turbosina. La cobertura se realiza de acuerdo con la "Política de Cobertura de Turbosina" del Grupo, la cual es aprobada por el Consejo. Actualmente, la política establece que se debe proteger como mínimo el 40% y hasta el 60% del consumo estimado de combustible para los próximos 12 a 18 meses, requiriendo cualquier cobertura fuera de estos parámetros la aprobación del Comité de Finanzas. El Comité de Finanzas en sus reuniones periódicas supervisa el estricto cumplimiento de la Política establecida por el Consejo y monitorea el desempeño del portafolio de cobertura.

Dado que la intención de Grupo Aeroméxico al usar instrumentos financieros derivados es reducir su exposición a los diferentes factores de riesgo, todos los *call spreads* que se utilizan tienen prima neta pagada lo que significa que la pérdida máxima que el Grupo podría sufrir se limita a la prima pagada, sin enfrentar obligaciones adicionales.

Nuestro consumo anual de turbosina se muestra en la siguiente tabla, así como el monto cubierto durante el año:

(Miles de galones)	**2020**	**2019**
Consumo Anual (Gal *JF54*)	221,616	446,562
Derivados en *JF54* (Gal *JF54*)	261,495	257,708
Monto de la cobertura (%)	118.0%	57.7%

Una reducción en el precio de la turbosina afecta positivamente al Grupo mediante una reducción en costos, en tanto que un aumento tiene un efecto adverso en su desempeño.

Durante 2020 y 2019, el Grupo tuvo un consumo de 221.6 y 446.5 millones de galones de turbosina, que compró a un precio promedio de US$1.54 y US$2.24 /Gal., respectivamente. Estos precios incluyen cargos adicionales por transportación y suministro.

Durante 2020, el Grupo cubrió 118.0% de su consumo anual de turbosina con instrumentos financieros derivados sobre *JF54*, los cuales cumplieron con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura.

Debido a los recortes en su capacidad y menores precios del combustible, el Grupo ha suspendido temporalmente su programa de cobertura de combustible para cubrir entre el 40% y el 60% de su consumo anual proyectado para el año 2021, dado el tiempo incierto de su recuperación.

Análisis de sensibilidad-

El siguiente análisis muestra las posiciones anuales donde si el precio de la turbosina hubiere aumentado o disminuido 50 centavos o 75 centavos de dólar de los EE.UU./Gal., el Grupo habría pagado/(ahorrado) los siguientes montos:

Cambio en turbosina	**0.5 (+)**	**0.5 (-)**	**0.75 (+)**	**0.75 (-)**
Compra directa de JF54	110,808	(110,808)	166,212	(166,212)

Cifras en miles de dólares

Cambio en activo subyacente	**0.5 (+)**	**0.5 (-)**	**0.75 (+)**	**0.75 (-)**
Derivados	130,742	(130,742)	196,114	(196,114)

Cifras en miles de dólares

Si el precio de turbosina aumentara, el Grupo recibiría más pagos provenientes de sus opciones de cobertura para compensar parte del costo asociado con el incremento en el combustible. Si el precio de la turbosina disminuyera, entonces la Compañía podría ahorrar recursos porque su posición natural es corta en turbosina.

Para el año año 2020 el Grupo registró en otros resultados integrales US$7.5 millones como efecto de valuación de derivados, mientras que para el año 2019 el efecto fue de US$7.5 millones reconocido en el estado consolidado de pérdidas y ganancias.

iii. Riesgo de tasas de interés-

El riesgo de tasa de interés se refiere al riesgo de que el valor razonable o los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en las tasas de interés del mercado. La fluctuación en las tasas de interés depende en gran medida de la situación de la economía mundial. Una mejora en las perspectivas económicas a largo plazo tiende a mover al alza las tasas a largo plazo, en tanto que una caída tiende a asociarse con períodos de crecimiento económico lento.

El Grupo mitiga el riesgo de tasa de interés gestionando la proporción de deuda a tasa variable y tasa fija. Al 31 de diciembre de 2020 y 2019, 54% y 52%, respectivamente, de la deuda financiera del Grupo se encontraba sujeta a tasa fija.

El Grupo está expuesto a cambios en la tasa LIBOR (activos y pasivos denominados en dólares de los EE.UU.) y TIIE (activos y pasivos denominados en MXN) tasas de interés.

Al 31 de diciembre de 2020 y 2019 el Grupo cuenta con *swaps* sobre tasa de interés vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante.

Asimismo, el Fideicomiso F1748 cuyo fideicomitente es el Grupo, tiene vigente al 31 de diciembre de 2020 y 2019 estrategias de cobertura con swaps de tasas de interés en sus dos series vigentes (AERMXCB 19 y AERMXCB 17).

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre tasa de interés al 31 de diciembre 2020 ascendió a $384.5 millones y procedían de los siguientes instrumentos derivados:

***Swaps* sobre tasa de interés**

Contraparte		Nocional ($)	Tasa pactada	Fecha de vencimiento
HSBC	$	630 millones	5.50%	23/10/2024
Citibanamex	$	2,650 millones	7.72%	17/06/2024
BBVA (1)	$	2,100 millones	6.79%	23/09/2022
HSBC	$	1,544 millones	4.57%	27/01/2027

(1) A la fecha de presentación de estos estados financieros consolidados se muestra un valor nocional de $2,100 millones de acuerdo al proceso de reestructura del Grupo conforme al Capítulo 11, en donde $2,500 milones están en negociación.

La siguiente tabla representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2020.

		Activos	Pasivos
Corto plazo			
Inversiones:			
Inversiones US$	$	4,539	-
Transacciones de reporto		-	-
(Vencimientos a más de 3 meses):			
Instrumentos de deuda		37,617	-
Deuda:			
Préstamos US$			
Libor + Spread		-	9,983,461
Arrendamientos financieros		-	17,799,019
Tasa fija		-	8,027,199
Préstamos $			
TIIE + Spread		-	1,848,235
Tasa Fija		-	-
Arrendamientos financieros		-	679,975
	$	42,156	38,337,889
		=======	========
Largo plazo			
Deuda:			
Préstamos US$			
Libor + Spread	$	-	4,229,491
Tasa fija		-	-
Arrendamientos financieros		-	-
Préstamos $			
TIIE + Spread		-	5,121,588
Arrendamientos financieros		-	-
	$	-	9,351,079
		=======	========

La tabla que se muestra a continuación representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2020 y 2019 correspondiente a los instrumentos financieros derivados de tasas de interés (montos en miles de pesos):

	Valor Nocional	
Instrumentos Financieros Derivados	**2020**	**2019**
Instrumentos de tasa fija		
Swaps de tasa de interés	(6,924,287)	(16,773,856)
	=======	========
Instrumentos de tasa variable		
Swaps de tasa de interés	6,924,287	16,773,856
	=======	========

Coberturas de combustible-

Al 31 de diciembre de 2020, la Compañía mantenía *swaps* para cubrir su exposición a la tasa de interés Libor y canceló temporalmente sus *call spreads* de combustible para cubrir su exposición por sus compras de turbosina de 2021. Para más información sobre estas coberturas ver la Nota 5 y el inciso (ii) *Fluctuaciones en el precio de la turbosina* de esta Nota.

Durante 2020, el Grupo reclasificó $818,690 del ORI a la línea de combustible.

Análisis de sensibilidad-

Deuda-

El siguiente análisis de sensibilidad considera exclusivamente la posición expuesta a tasas de interés variable.

La tasa de interés objetivo de Banco de México disminuyó 300 BP en 2020, pasando de 7.25% a 4.25%. En la misma línea, la FED disminuyó la tasa de referencia en 150 BP. Adicionalmente a los cambios referidos, si las tasas de interés respectivas hubieran cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto en resultados habría sido el que se muestra a continuación:

		2020		2019	
		+50 BP	**-50 BP**	**+75 BP**	**-75 BP**
Préstamos en US$ Libor + Spread	$	39,237	(39,237)	14,671	(14,671)
		=====	=====	=====	=====

	2020		2019	
	+50 BP	**-50 BP**	**+120 BP**	**-120 BP**
Préstamos en $ TIIE + Spread	$ 50,017	(50,017)	29,892	(29,892)

Grupo Aeroméxico no contabiliza pasivos a tasa fija a valor razonable a través de resultados ni se asignan éstos con relaciones de cobertura de valor razonable, por lo que no se realiza ningún análisis de sensibilidad de valor razonable.

Inversiones-

El Grupo también está expuesto a movimientos en las tasas de interés que resultan de su cartera de activos sensibles a las tasas de interés. Este riesgo se reduce a través de la política de inversión aprobada por el Comité de Finanzas, donde se establecen límites a activos a largo plazo y tasa fija.

Con base en la calificación crediticia de la compañía, no es posible obtener sensibilidad sobre el precio actual del portafolio de inversiones.

Instrumentos financieros derivados-

El siguiente análisis de sensibilidad es sobre el valor razonable de los instrumentos que tiene la Compañía y los cuales utiliza para gestionar el riesgo de tasa de interés, y los cuales son reconocidos a su valor razonable directamente en los resultados del período.

		Sensibilidad	
	Valor en libros	**+ 50 BP**	**- 50 BP**
Swaps sobre tasa de interés TIIE	$ (258,446)	39,459	(40,207)
Swaps sobre tasa de interés LIBOR	$ (126,085)	29,004	(30,441)

(e) Jerarquía del valor razonable-

Los instrumentos financieros contabilizados a valor razonable deben presentarse agrupados de acuerdo con el método de valuación empleado. Se han definido tres niveles diferentes que dan la máxima prioridad a precios cotizados no ajustados en mercados activos, tanto para activos o pasivos idénticos (medidos a Nivel 1) y la prioridad mínima a mediciones que implican insumos no observables en el mercado y que generan un mayor grado de subjetividad en la valuación (medidos a Nivel 3).

Los diferentes niveles se definen como sigue:

- Nivel 1: Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la entidad puede acceder en la fecha de medición.
- Nivel 2: Entradas distintas de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente.
- Nivel 3: Los insumos no se basan en datos de mercado observables (insumos no observables).

(f) Clasificaciones contables y valores razonables-

Las siguientes tablas presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y su respectivo valor en libros mostrado en el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2020 y 2019, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por el Grupo. Las tablas no incluyen información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Las tablas mostradas a continuación presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y sus respectivos valores en libros mostrados en los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2020 y 2019, respectivamente.

Activos financieros medidos a valor razonable

Al 31 de Diciembre de 2020	**Nota**		**Opciones de combustible designadas con fines de cobertura**	**Otros swaps de tasas de interés**
Valor en libros:				
Obligatoriamente a VRCR	11	$	-	-
VRCR Instrumentos de inversión	10 y 11		-	-
Total		**$**	**-**	**-**
			=====	=====
Valor razonable:				
Nivel 1		$	-	-
Nivel 2			-	-
Nivel 3			-	-
Total		**$**	**-**	**-**
			=====	=====

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

Al 31 de Diciembre de 2019

	Nota		Opciones de combustible designadas con fines de cobertura	Otros swaps de tasas de interés
Valor en libros:				
Obligatoriamente a VRCR	11	$	46,922	22,472
VRCR Instrumentos de inversión	10 y 11		-	-
Total		**$**	**46,922**	**22,472**
			=====	=====
Valor razonable:				
Nivel 1		$	-	-
Nivel 2			46,922	22,472
Nivel 3			-	-
Total		**$**	**46,922**	**22,472**
			=====	=====

Pasivos financieros medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2020

	Nota		Otros swaps de tasas de interés
Valor en libros:			
Valor razonable	11	$	384,530
			=======
Valor razonable:			
Nivel 1		$	-
Nivel 2			384,530
Nivel 3			-
Total		**$**	**384,530**
			=======

Al 31 de diciembre de 2019

	Nota		Swaps de tasas de interés con fines de cobertura
Valor en libros:			
Valor razonable de instrumentos de cobertura	11	$	1,139,207
			=======
Valor razonable:			
Nivel 1		$	-
Nivel 2			1,139,207
Nivel 3			-
Total		**$**	**1,139,207**
			=======

Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2020

	Nota		Préstamos en dólares (Libor - Spred)	Préstamos en $ (TIIE - Spread)	Préstamos en dólares (Tasa fija)	Préstamos en pesos (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en $	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares
Valor en libros:								
Otros pasivos financieros	21	$	14,490,693	6,989,182	7,934,561	-	660,616	17,613,916
Valor razonable:								
Nivel 1		$	-	-	-	-	-	-
Nivel 2			14,258,718	7,173,970	7,934,561		660,616	17,613,916
Nivel 3			-	-	-	-	-	-
Total		$	**14,258,718**	**7,173,970**	**7,934,561**	**-**	**660,616**	**17,613,916**

La deuda clasificada como corto y largo plazo se determina como valor razonable, considerando préstamos en USD (LIBOR-Spread) y préstamos en pesos (TIIE-Spread), por lo tanto para pasivos a corto plazo no incluye información de valor razonable. Los activos financieros y pasivos financieros no son medidos a valor razonable si el importe en libros se aproxima a su valor razonable.

Préstamos y préstamos no valuados a su valor razonable
Al 31 de diciembre de 2019

	Nota		Préstamos en dólares (Libor - Spred)	Préstamos en $ (TIIE - Spread)	Préstamos en dólares (Tasa fija)	Préstamos en pesos (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en $	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares
Valor en libros:								
Otros pasivos financieros	21	$	7,839,418	8,904,234	106,217	180,000	721,628	17,171,597
Valor razonable:								
Nivel 1		$	-	-	-	-	-	-
Nivel 2			8,992,355	10,618,747	118,559	182,974	926,623	20,257,778
Nivel 3			-	-	-	-	-	-
Total		$	8,992,355	10,618,747	118,559	182,974	926,623	20,257,778

(g) Medición de valores razonables

i. Técnicas de valuación y datos de entrada no observables significativos

Las siguientes tablas muestran las técnicas de valuación usadas para medir los valores razonables Nivel 2 y Nivel 3 para los instrumentos financieros medidos a valor razonable en el estado de situación financiera, así como también los datos de entrada no observables significativos usados.

Instrumentos financieros medidos a valor razonable:

Tipo	Técnica de valuación
Instrumentos de deuda corporativa	Comparación de mercado/flujo de efectivo descontado: El valor razonable se estima considerando el valor presente de los flujos esperados calculados, usando tasas de descuento derivadas de precios cotizados de instrumentos con un vencimiento similar, cotizados en mercados activos.
Swaps de tasa de interés	Modelos de swaps de tasas: El valor razonable se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo netos futuros estimados. Las estimaciones de los flujos de efectivo de tasa flotante futuros se basan en tasas swaps cotizadas, precios futuros o tasas deudoras interbancarias. Los flujos de efectivo son descontados usando una curva de rendimiento creada a partir de fuentes similares y que refleja la tasa interbancaria de referencia correspondiente usada por los participantes del mercado para este propósito cuando fijan los precios de los swaps de tasa de interés, así como colateral otorgado o recibido. La estimación del valor razonable está sujeta a un ajuste por riesgo de crédito que refleja el riesgo de crédito del Grupo y de la contraparte; este ajuste se calcula con base en diferenciales de crédito derivados de precios de bonos o permutas de incumplimiento crediticio.
Otros pasivos financieros *	Flujos de efectivo descontados: El modelo de valuación considera el valor presente del pago esperado y descontado, usando una tasa de descuento ajustada por riesgo.

* Los otros pasivos financieros incluyen préstamos bancarios garantizados y no garantizados, emisiones de bonos no garantizados, pagarés convertibles-componente de pasivo, acciones preferentes rescatables, préstamos de asociadas y obligaciones por arrendamiento financiero.

Transferencias entre los niveles 1 y 2

No hubo transferencias del Nivel 2 al Nivel 1 en 2020 y no hubo transferencias en ninguna dirección en 2019.

Valores razonables de nivel 3

La Compañía no presentó ninguno de los valores razonables de sus instrumentos financieros como Nivel 3 durante 2020 y 2019.

(h) Administración de capital

De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

(29) Otros ingresos (gastos)-

		2020	2019
Otros ingresos:			
Utilidad neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	$	-	57,546
Recuperación de impuestos		457	43,182
Recuperación de rentas		68,201	92,077
Otros		93,303	164,070
Total otros ingresos		161,961	356,875
Otros gastos:			
Contingencias laborales y otras		13,898	63,774
Pérdida neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto		33,750	-
Otros		165,262	149,401
Total otros gastos		212,910	213,175
Otros ingresos (gastos), neto	$	(50,949)	143,700

(30) Sueldos, salarios y beneficios-

		2020	2019
Sueldos y salarios	$	8,648,234	11,716,143
Contribuciones sociales		1,396,533	1,391,255
Gastos relacionados con planes de beneficios definidos		116,732	262,892
	$	10,161,499	13,370,290

(31) Ingresos y costos financieros-

		2020	2019
Ingresos por intereses en depósitos bancarios y otras inversiones	$	92,162	217,190
Utilidad cambiaria, neta		55,498	-
Ingresos financieros		147,660	217,190
Gastos por intereses en pasivos financieros		2,180,970	1,840,972
Comisiones de cartas de crédito		503,721	84,959
Comisiones de tarjetas de crédito (a)		579,298	1,178,949
Intereses por derecho de uso		867,492	1,649,755
Intereses en obligaciones laborales		283,890	316,411
Pérdida por valuación en instrumentos financieros derivados, neta		2,698,433	823,940
Pérdida cambiaria, neta		-	8,869
Comisiones bancarias		237,863	313,180
Intereses pagados a partes relacionadas		56,370	14,250
Otros gastos financieros		522,641	83,035
Costos financieros		7,930,678	6,314,320
Costos financieros netos, reconocidos en resultados	$	(7,783,018)	(6,097,130)
		=======	=======
Total de reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados reconocidos en otros resultados integrales	$	818,690	(388,824)
		=======	=======

(a) Representa el costo financiero asociado a la cobranza de manera oportuna de las transacciones de ventas hechas a través de tarjetas de crédito. Todas las demás comisiones de tarjetas de crédito referidas a incentivar promociones comerciales son consideradas como gastos de venta.

(32) Gastos de reestructura y otros relacionados-

El 20 de marzo de 2020, el Grupo anunció que como respuesta a la crisis mundial del COVID-19 tomó decisiones importantes orientadas a preservar el efectivo y las fuentes de empleo. El 30 de junio de 2020, la Compañía anunció que junto con algunas de sus afiliadas iniciaba la presentación de solicitudes voluntarias del Capítulo 11 ante la Corte de Quiebras para implementar una reestructura financiera, sin dejar de atender a los clientes, con la intención de utilizar el proceso del Capítulo 11 para fortalecer su posición financiera y liquidez, proteger y preservar sus operaciones y activos, e implementar los cambios operativos necesarios para enfrentar el impacto de la pandemia del COVID-19 en curso (ver Nota 2 (b)).

La Administración considera que algunas partidas especiales deben ser presentadas por separado en virtud de su importancia o incidencia, a manera de permitir una comprensión completa del desempeño financiero del Grupo.

Diversas partidas especiales fueron registradas como parte de los costos de operación por el año terminado el 31 de diciembre 2020 como se indica a continuación:

Plan de reestructura de empelados	$	1,142,940
Costo incremental para devolución anticipada de equipo de flota arrendado		2,781,877
Depreciación y amortización acelerada asociada a la devolución anticipada de equipo de vuelo		1,041,359
Pérdida por el equipo de vuelo rechazado		427,969
Honorarios profesionales asociados a consultores del Capítulo 11		1,267,573
Crédito relacionado a la cancelación de pasivos de arrendamientos		(2,837,505)
Gastos de reestructura, netos, reconocidos en el estado de resultados como parte de los gastos de operación	$	3,824,213
		=======

Plan de reestructura de empelados

Como resultado del COVID-19, Grupo Aeroméxico emprendió desde abril 2020 una reducción por aproximadamente 2,671 empleados, lo que representa alrededor del 17% de su plantilla, lograda a través de recortes, terminaciones, jubilaciones anticipadas y licencias por ausencias especiales. Se registró una provisión para reducción de personal de $1,142.9 millones relacionada con estas medidas. Se han efectuado pagos por $557 millones al cierre del año 2020. La provisión incluye los costos de indemnización estimados bajo la Ley Federal del Trabajo, cuyo monto se ajustará en función de la duración y número de empleados que permanecen en situación temporal de ausencias especiales.

Costo incremental para devolución anticipada de equipo de flota arrendado

En respuesta a las reducciones de capacidad relacionadas con el impacto de la pandemia del COVID-19, el Grupo actualizó sus estimaciones de costos relacionados a la aceleración por el retiro de parte de su flota actual para el año 2021, para poder cumplir con las condiciones contractuales de devolución de su equipo de vuelo arrendado.

Parte de este costo incremental de devolución está asociado a los gastos de mantenimiento y reparación mayor capitalizados que se acelerarán en función de las fechas anticipadas de las devoluciones.

Durante el año 2020, se registró un gasto de $427.9 millones que refleja la cancelación de los activos por derecho de uso para equipo de vuelo arrendado.

Honorarios profesionales asociados a consultores del Capítulo 11

En relación con la reestructura financiera bajo Capítulo 11, el Grupo tiene gastos administrativos incrementales relacionados a honorarios a ser pagados a sus asesores externos.

Crédito relacionado a la cancelación de pasivos de arrendamientos

Como se explica en la Nota 16, el Grupo modificó la mayoría de sus contratos existentes de arrendamiento de equipo de vuelo a acuerdos bajo PBH. Este gasto de PBH es parte del gusto de renta de equipo de vuelo al cierre del año, que temporalmente sustituye los pagos de arrendamientos contractuales. La cancelación del pasivo por arrendamientos, representa un efecto que no genera flujo por $2,837 millones, el cual es reconocido como una partida especial dentro de los resultados de operación.

Otros cargos por deterioro

En adición, el Grupo registró gastos por deterioro por $13,989.6 millones en el año terminado el 31 de diciembre 20200, relacionado a diversos activos.

(33) Contingencias y compromisos-

Los pasivos por contingencias se reconocen cuando es probable que un pasivo se ha incurrido y su importe puede estimarse razonablemente. Cuando una estimación razonable no se puede hacer, se hace una revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos no se contabilizan hasta que existe certeza de su realización.

Al 31 de diciembre de 2020, el Grupo no tiene asuntos contingentes de importancia.

Contingencias:

a. Están en proceso juicios laborales por aproximadamente $237.1 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos al Grupo. El Grupo y sus asesores han establecido que un monto de $143.7 millones se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos, mismo que ha sido provisionado.

b. El 29 de marzo 2019, Aeroméxico fue notificado del comunicado oficial fechado el 19 de marzo 2019, en donde el Pleno de la COFECE determinó que Aeroméxico generó prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional. Al respecto la COFECE impuso una multa a Aeroméxico de $86.2 millones.

   Por lo tanto, Aeroméxico ejerció los medios de defensa procedentes El 25 de abril 2019, el Grupo objetó la resolución de la COFECE a través de un juicio de amparo. Este juicio de amparo fue transferido para evaluarse por el Segundo Tribunal de Circuito en Materia Administrativa, especializado en telecomunicaciones y competencia económica bajo el expediente número 284/2019.

   Existen tres casos posibles en el que puede este Tribunal resolver el asunto: i) modificar la resolución emitida por la COFECE considerando que la misma es contraria a la Constitución Federal; ii) nulificar parcialmente la resolución emitida por la COFECE, u ordenar algunos asuntos particulares que no pueden anticiparse en este momento, o iii) confirmar la responsabilidad del Grupo y la multa correspondiente. Sin embargo, en cualquiera de los supuestos anteriores, Aeroméxico o la COFECE tendrán la posibilidad de objetar la resolución final a través de un recurso de revisión.

Considerando la naturaleza de este tipo de juicios, consideramos que el presente caso puede ser finalmente resuelto en aproximadamente un año, a partir de la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados.

c. El 28 de agosto 2020, la Sucursal Española de Aeroméxico ("Sucursal Española") fue notificada de una medida cautelar ordenada por el Juzgado de Madrid por presunta falta de pago de los servicios de "*catering*" pre y post pandemia. La medida consistió en i) la incautación de las cuentas bancarias de su Sucursal Española, hasta la cantidad de 609.5 miles de euros, y en caso de falta de recursos; ii) nombrar un administrador para incautar los ingresos de la Sucursal Española para asegurar el pago de dicha cantidad.

Por lo tanto, Aeroméxico impugnó la medida cautelar el 29 de septiembre de 2020 bajo los argumentos de que i) el Capítulo 11 – como procedimiento de los Estados Unidos de América debe aplicarse al reclamo del demandante español, por lo que también se solicitó el reconocimiento de la decisión de la Corte de Quiebras; ii) solo uno de los 4 demandantes firmó el acuerdo, a saber: Newrest Group Holding ("Newrest"); iii) los 4 demandantes han presentado sus reclamaciones tanto en los Estados Unidos de América como en los tribunales españoles; y iv) Newrest Toronto y Newrest Costa Rica nunca firmaron el acuerdo, por lo que la corte española no tenía jurisdicción sobre sus disputas.

El 23 de octubre de 2020 los citados argumentos fueron rechazados por el Juzgado de Madrid. Posteriormente, en noviembre y diciembre de 2020, Aeroméxico apeló esta decisión y la nominación hecha por Newrest para nombrar un administrador de la Sucursal Española.

Dicho juicio aún se encuentra pendiente de resolución, y para tales efectos, la audiencia preliminar del proceso está programada para el 28 de julio de 2021.

De manera simultánea, Aeroméxico presentó una moción sobre la jurisdicción de Estados Unidos de América para hacer cumplir los efectos de los procedimientos del Capítulo 11 y principalmente para la ejecución de la suspensión automática.

El 10 de febrero de 2021 se emitió una orden emitida por la Corte de los Estados Unidos. El juez declaró que se ha encontrado que Newrest está en desacato civil por sus continuas y deliberadas violaciones de la suspensión automática. Por lo tanto, impuso sanciones monetarias por día por el incumplimiento de Newrest de dicha orden de desacato.

La orden antes mencionada estableció que Newrest dentro de los 5 días hábiles debe: (1) cumplir con la Orden Judicial Preliminar; (2) pagar a Aeroméxico US$165 mil para compensar una parte de los honorarios de sus abogados; y (3) proporcionar prueba del cumplimiento de lo anterior; y la Corte ordenó además en la Orden de Desacato que el incumplimiento de Newrest de la misma, resultaría en la acumulación en su contra por la cantidad de US$5,000 por día hasta que hayan cumplido y brindado evidencia a la Corte.

La orden del juez no perjudica los derechos de Aeroméxico de buscar sanciones adicionales o la entrada de más órdenes de desacato en el futuro.

A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, dicho juicio aún está pendiente de resolución debido a que Newrest no ha cumplido con la orden de la Corte de Estados Unidos. Mientras tanto, el caso en España también sigue en su curso debido.

d. En adición, el Grupo tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandante. El Grupo con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.

Compromisos:

a. En relación con arrendamientos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos están revelados en las Notas 15 y 21.

b. El Grupo tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta Nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos. Adicionalmente, el Grupo tiene varios contratos de servicios relacionados con servicio de mantenimiento para su flota.

c. La Compañía como miembro de “Sky Team” (“alianza”), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:

   I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
   II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la alianza,

III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la alianza.

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que la Compañía sea adquirida por una línea aérea ajena a la alianza o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a la Compañía que produzcan su salida de la alianza, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo de esta Compañía, equivalente a 10.5 millones de euros. El acuerdo expiró el 21 de junio de 2020, y fue renovado por un período de cinco años más.

d. La Compañía tiene ciertos contratos por concepto de cooperación comercial con Delta, con el propósito que las vigencias y derechos de terminación sobre los mismos sean similares entre sí. Los objetivos de esta alianza incluyen entre otros el mejorar el desempeño de ventas, establecer y combinar las mejores prácticas comerciales, delinear estrategias de mercadotecnia, etc. Estos contratos comprenden principalmente los acuerdos de código compartido, acceso a salones, y programa de viajero frecuente. Los contratos tienen una cláusula de exclusividad, con excepciones limitadas, que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) alianzas similares. La parte que no cumpla con la limitación mencionada, tendría que compensar en la forma de liquidación de daños a la otra parte, en una cantidad variable basada a la fecha de aniversario del contrato firmado. Esta compensación no se hace efectiva si el incumplimiento se hace por cambio de los accionistas actuales de la Compañía.

El 8 de mayo 2017 la Compañía inició junto con Delta su Acuerdo de Colaboración Conjunta (“ACC”), para operar vuelos transfronterizos entre México y los Estados Unidos. La Compañía y Delta confirmaron al Departamento de Transporte de EEUU (“DOT” por sus siglas en inglés) y a la Comisión Federal de Competencia en México (“COFECE”) que han cumplido con todos los requerimientos para que poder implementar el ACC. Esta es la primera alianza inmunizada transfronteriza entre México y los Estados Unidos, mediante la cual las aerolíneas podrán incrementar su competitividad y ofrecer más rutas a sus clientes. Así, al ofrecer una mayor variedad de servicios y horarios más convenientes, los clientes de ambas compañías se verán beneficiados. A través de este ACC, la Compañía y Delta trabajan de manera conjunta para mejorar la experiencia de los pasajeros en el aire y también en tierra al invertir en instalaciones, puertas de abordaje y salones para pasajeros frecuentes dentro de los aeropuertos en donde operan. Asimismo, ambas compañías pueden poner en marcha ventas conjuntas e iniciativas de mercadotecnia en ambos países.

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

e. Modernización de la flota

El Grupo está realizando ajustes en el proceso para actualización de su flota y ha entrado en un proceso de renegociación. Por lo tanto, los siguientes acuerdos firmados al 31 de diciembre de 2020 podrán ser modificados en el futuro como resultado de dichas renegociaciones:

(i) Adquirir de los fabricantes como entregas en firme, sesenta Boeing B737 MAX de cabina angosta, y siete Boeing B787-9; al 31 de diciembre 2020 seis equipos de cada tipo ya han sido incorporados a la flota. Algunos de los equipos B737 MAX estaban programados para recibirse en 2019 y 2020, pero y tal y como se explica más adelante en los incisos (vii) y (viii), hemos enfrentado retrasos en las entregas originales. Las entregas referidas, podrán retrasarse o ajustarse en función de las necesidades reales del Grupo.

(ii) Algunas de las aeronaves a ser incorporadas en el futuro, podrán ser adquiridas mediante operaciones de compraventa y arrendamiento de regreso, conforme se vayan adquiriendo a arrendadores extranjeros, y/o podrán ser incorporadas mediante el apoyo de instituciones financieras gubernamentales ("*Export Credit Agency*").

(iii) Sujeto a la aprobación de la Corte de Quiebras sobre los futuros contratos reestructurados y a los acuerdos finales con los arrendadores y los fabricantes de equipos originales ("OEM" por sus siglas en inglés), el Grupo podría tomar en arrendamiento operativo dos B737 MAX y cuatro B787-9 en el futuro, por períodos entre 10 y 12 años.

(iv) Al 31 de diciembre 2020, es incierto el número del equipo de vuelo que será devuelto en el 2021, ya que esto dependerá de los resultados de las negociaciones que se están llevando con los arrendadores y la alineación con las necesidades del Grupo a su nuevo plan de negocios.

(v) Los planes sobre la renovación de la flota del Grupo podrían cambiar, a medida que los términos de los arrendamientos podrían ser modificados durante el proceso de renegociación que se está llevando a cabo.

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

(vi) Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota, convertidos al tipo de cambio del 31 de diciembre 2020, son los siguientes:

2021	$	16,949,186
2022		9,580,658
2023		8,850,742
2024		2,950,247
	$	38,330,833

Debido a que el calendario original en las entregas programadas del B737 MAX ha sido ajustado por el fabricante, los compromisos aquí mostrados están basados en estimaciones internas de la Compañía sobre las nuevas fechas estimadas de entrega de los B737MAX, que podrán ser modificadas en función a la renegociación del contrato actual.

(vii) El 11 de marzo de 2019, la Compañía suspendió temporalmente la operación de sus seis equipos Boeing B737 MAX, como resultado de una directriz mundial de poner en tierra este tipo de aeronaves, después de dos accidentes mayores sucedidos en Asia y Africa. Las autoridades encargadas de la seguridad aérea otorgaron el 18 de noviembre 2020 la recertificación para el B737 MAX. Aeroméxico reincorporó a servicio de manera segura este tipo de aeronaves en diciembre de 2020, garantizando la seguridad y comodidad de sus pasajeros como una aeronave más eficiente dentro de su flota.

(viii) Las aeronaves B737 MAX adicionales que estaban programadas para ser recibidas en 2019 y 2020 se vieron afectadas por la puesta a tierra de este tipo de equipos. También se afectarán las programaciones en 2021, ya que Boeing detuvo la producción y las entregas durante los años antes mencionados y la contingencia del COVID-19 también retrasó las entregas en el equipo ya fabricado. Los nuevos tiempos estimados de Boeing para las nuevas entregas están sujetos a renegociaciones con los fabricantes de motores, arrendadores y la aprobación de la Corte de Quiebras. Al 31 de diciembre de 2020, Boeing ya ha producido siete aviones B737 MAX de nuestro pedido, los cuales están listos para su entrega (sujeto a las regulaciones de seguridad aérea de la FAA y AFAC que se aplican a este tipo de aeronave).

(34) Eventos subsecuentes-

Al 12 de abril de 2021, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, los eventos subsecuentes más significativos se muestran a continuación:

a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por la Compañía. Al 12 de abril de 2021, el precio es de 1.94 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2020, era de 1.59 dólares por galón, mientras que el promedio para 2020, fue de 1.54 dólares por galón.

b) Al 12 de abril de 2021, el tipo de cambio del peso con referencia al dólar es de $21.16 pesos y al 31 de diciembre de 2020 era de $19.91, mientras que el promedio para el año 2020 fue de $21.53 pesos por dólar.

c) El 28 de enero 2021, el Grupo anunció que había alcanzado acuerdos satisfactorios con la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México (“ASPA”) y con la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México (“ASSA”), durante la reestructura de sus Contratos Colectivos de Trabajo. Estos acuerdos, suscritos el 2 de febrero de 2021, son fundamentales para hacer frente a los efectos adversos que provocó a nivel mundial a la industria de transportación aérea la pandemia del COVID-19.

Previamente en diciembre 2020, la Compañía alcanzó acuerdos satisfactorios con sus otros empleados sindicalizados del Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Comunicaciones Similares y Conexos de la República Mexicana (“STIA”) y el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos (“Independencia”).

Los resultados alcanzados durante las negociaciones eran necesarios para que la Compañía pueda cumplir con ciertos compromisos y objetivos requeridos por los acreedores bajo el DIP Financing obtenido dentro del proceso voluntario de reestructura financiera de la Compañía.

d) El 19 de febrero 2021, Grupo Aeroméxico anunció en seguimiento a sus eventos relevantes previos relacionados al DIP Financing, que las condiciones para solicitar los desembolsos restantes del Tramo 2 (US$625 millones), se habían cumplido y que la Compañía había solicitado dicho desembolso final.

El Tramo 2 del DIP Financing puede convertirse, a opción del acreedor, en acciones de Grupo Aeroméxico una vez reestructurado, sujeto a ciertas condiciones y a las aprobaciones corporativas y regulatorias aplicables (incluyendo el de la asamblea de accionistas de Grupo Aeroméxico) para la emisión de las acciones correspondientes. Con la finalidad de llevar a cabo: (i) la conversión en acciones de la deuda bajo los créditos no garantizados, reconocidos en nuestro proceso de reestructura bajo el Capítulo 11, en un porcentaje aún por determinar, y (ii) la conversión del Tramo 2 del DIP Financing, la asamblea de accionistas de la Compañía deberá de aprobar un aumento en el capital social. Como lo habíamos anticipado, en el evento de que los acreedores bajo el DIP Financing ejerzan su opción de convertir en acciones el importe del Tramo 2 del DIP Financing, después del correspondiente aumento de capital, los actuales accionistas se diluirán casi por completo, de modo que su participación accionaria restante probablemente sea mínima (si la hubiera), en el entendido de que los accionistas (distintos de los que han acordado no ejercer derechos de preferencia conforme a lo que acordaron en el Convenio de Apoyo de los Accionistas ("*Shareholder Support Agreement*") podrán ejercer sus derechos de preferencia sujeto a varias condiciones aún por determinarse.

El precio de cotización de nuestra acción ha sido volátil desde el inicio de nuestro procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11 y puede disminuir significativamente su valor en el futuro. Por lo tanto, cualquier transacción sobre nuestras acciones durante el proceso del Capítulo 11 es altamente especulativa e implica riesgos sustanciales para los compradores de nuestras acciones. Las futuras recuperaciones de nuestros accionistas con motivo del procedimiento bajo el Capítulo 11 dependerán de nuestra capacidad para negociar y confirmar un Plan de Reestructura ("Plan"), los términos de dicho Plan, la recuperación de nuestro negocio con motivo de la pandemia por el COVID-19 y el valor futuro de nuestros activos una vez convertidos nuestros pasivos en acciones. Aunque en este momento no podemos saber el tratamiento que tendrá nuestra acción bajo el futuro Plan, creemos que es poco probable que los accionistas reciban una recuperación a través del Plan, ya que se espera que las deudas no garantizadas no sean pagadas en su totalidad y tengan que convertirse en nuevas acciones que serán emitidas por la Compañía. En consecuencia, existe un riesgo significativo de que nuestros accionistas no reciban una recuperación, o sólo una recuperación nominal, dentro del marco de nuestro procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11.

e) El 24 de febrero 2021, Grupo Aeroméxico anunció que en relación con el DIP Financing recibió el desembolso final por US$625 millones del Tramo 2.

f) La Compañía ha firmado contratos de prestación de servicios dentro del curso normal de sus operaciones.

Grupo AEROMEXICO

En cumplimiento al artículo 33, fracción 1, inciso a), numeral 3 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores", y en relación con los Estados Financieros Consolidados Auditados de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se emite la siguiente constancia:

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2020 y 2019 la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en estos Estados Financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir al error a los inversionistas.

Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V.

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Ricardo Javier Sánchez Baker
VP Ejecutivo de Finanzas

Claudia Angélica Cervantes Muñoz
Director Jurídico

Grupo AEROMEXICO
Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243, Piso 15, Col. Cuauhtémoc
C.P. 06500, Ciudad de México. Tel. (55) 91.33.4000

En cumplimiento al artículo 32 de la Circular Única de Auditores Externos, y en relación con los Estados Financieros Consolidados Auditados de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 y 2019 se emite la siguiente constancia:

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que:

I. Que han revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados a que hacen referencia las presentes disposiciones.

II. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de su conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.

III. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Entidad o Emisora de que se trate.

IV. Que se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.

V. Que se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la Entidad o Emisora de que se trate, su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio se hagan del conocimiento de la administración.

VI. Que han revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.

VII. Que han revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.

Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V.

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Ricardo Javier Sánchez Baker
VP Ejecutivo de Finanzas

Claudia Angélica Cervantes Muñoz
Director Jurídico

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (la "Compañía"), al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas y los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

"El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2020 y 2019 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados de la Compañía al 31 de diciembre de 2019 y 2018 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 13 de abril de 2021 y 15 de abril de 2020, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la otra información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados".

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Socio

C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Apoderado

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias

Estados financieros consolidados

31 de diciembre de 2019 y 2018

(Con el Informe de los Auditores Independientes)

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Contenido	**Página**
Informe de los auditores independientes	1 a 6
Estados de situación financiera consolidados	7
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	9
Estados consolidados de cambios en el capital contable	11
Estados consolidados de flujos de efectivo	13
Notas a los estados financieros consolidados	14

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +01 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.

(Miles de pesos mexicanos)

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias ("el Grupo"), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, los estados consolidados de resultado integral, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen un resumen de las políticas contables significativas y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C.V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF").

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría ("NIA"). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección *Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados* de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Incertidumbre material sobre la continuidad como negocio en marcha

Los estados financieros consolidados adjuntos se han preparado asumiendo que el Grupo continuará como un negocio en marcha. Como se menciona en la Nota 33 de los estados financieros consolidados, como resultado de los efectos de la alerta sanitaria mundial COVID-19, los impactos financieros y operativos en la industria de la aviación no tienen precedentes. A partir de dicha alerta, varias naciones en todo el mundo han cerrado sus fronteras como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos, ocasionando una reducción en las ventas a plazo y en las demandas de reservas de vuelos. Como resultado de esta situación, el Grupo redujo drásticamente su capacidad de vuelo. Este evento plantea una incertidumbre material sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. En respuesta, el Grupo ha implementado ciertas medidas financieras y operativas para buscar alivio de su desempeño financiero. Los planes de la Administración con respecto a estos asuntos se describen más detalladamente en la Nota 33. Los estados financieros no incluyen ningún ajuste que pueda ocasionar esta incertidumbre. Nuestra opinión no ha sido modifica en relación con esta cuestión.

(Continúa)

"D.R." © KPMG Cárdenas Dosal, S.C., la firma mexicana miembro de la red de firmas miembro de KPMG afiliadas a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), una entidad suiza. Impreso en México. Todos los derechos reservados.

Párrafo de énfasis

Llamamos la atención a la nota 4 a los estados financieros consolidados, que describe que el Grupo cambió su método de reconocimiento de arrendamientos en 2019 debido a la adopción retrospectiva modificada de la NIIF 16 “Arrendamientos”. Nuestra opinión no ha sido modificada en relación con esta cuestión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

Derechos de Uso (Activo) ($25,562,016)	
(Ver nota 15 a los estados financieros consolidados)	
Cuestión clave de auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento en la fecha de inicio del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que comprende el monto inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por cualquier pago de arrendamiento realizado en o antes de la fecha de inicio, más los costos directos iniciales incurridos y una estimación de los costos para desmantelar y remover el activo subyacente o para restaurar el activo, menos los incentivos de arrendamiento recibidos. El activo por derecho de uso se deprecia posteriormente utilizando el método de línea recta desde la fecha de inicio hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o el costo del activo por derecho de uso refleja que el Grupo ejercerá una opción de compra.	Nuestros procedimientos de auditoría en esta área incluyeron entre otros: • Probar la población de contratos de arrendamiento que están sujetos a los requisitos relevantes de las normas contables, incluidos los procedimientos para evaluar la integridad de los contratos de arrendamiento para los cuales la entidad reconoce un derecho de uso de activos y pasivos de arrendamiento según las normas contables relevantes. • Probar la razonabilidad de los asientos contables que incluyen factores contractuales y cálculos estimados. • Probar la razonabilidad de la tasa de interés incremental utilizada para determinar la aplicación inicial de las normas contables relevantes al valor presente de los pagos de arrendamiento remanentes. • Involucrar a nuestros propios especialistas en la prueba de la metodología y los insumos clave utilizados para determinar la tasa de endeudamiento incremental utilizada por el Grupo.

(Contínúa)

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos de arrendamiento que no se pagan en la fecha de inicio, descontados utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no puede determinarse fácilmente, la tasa de endeudamiento incremental del Grupo. En general, el Grupo utiliza su tasa de interés incremental como tasa de descuento. El Grupo determina su tasa de endeudamiento incremental obteniendo tasas de interés de varias fuentes de financiamiento externo y realiza ciertos ajustes para reflejar los términos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado. Consideramos que este es un asunto clave de auditoría, dada la importancia de los impactos en los estados financieros y el grado inherente de juicio en la determinación de las estimaciones utilizadas por la Administración para determinar el derecho de uso de activos y las tasas de descuento utilizadas para determinar el pasivo por arrendamiento relacionado.	• Evaluar mediante inspección, análisis y confirmación externa de los contratos de arrendamiento, con el fin de probar la existencia, exactitud y valoración de los insumos relevantes incluidos en los contratos de arrendamiento y los contratos de arrendamiento implícitos. • La evaluación de la idoneidad de los requisitos de revelación cualitativa y cuantitativa requeridos por el Grupo.
Valuación de la Provisión para Devolución de Aviones (Pasivo) ($1,647,162)	
Ver nota 24 a los estados financieros consolidados.	
La cuestión clave de auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
Los contratos de arrendamiento clasificados como operativos contienen cláusulas que requieren devolver las aeronaves en ciertas condiciones, principalmente de fuselaje, motores y tren de aterrizaje, debido a ello se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El plan de flota sufre modificaciones originadas por la operación durante el año. El registro de dicha provisión requiere estimaciones que implican juicios significativos y estimaciones complejas.	Nuestros procedimientos de esesauditoría en esta área incluyeron, entre otros: • Probar la razonabilidad de los principales elementos (costos y usos de flota), cálculos y supuestos incluidos en la estimación con base en pruebas selectivas. • Evaluamos condiciones internas y externas de industria y mercado, que pudieran indicar sobre o sub valuación de dicha provisión. • La conexión de los movimientos de la provisión analizando los incrementos y aplicaciones, así como el análisis de dichos movimientos para evaluar la razonabilidad de los mismos. • Evaluar las consideraciones tomadas por la Administración en relación al plan de flota que puede impactar la clasificación de la provisión. • La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a la provisión para devolución de aviones, incluyendo revelaciones significativas y juicios utilizados en los cálculos.

(Contínúa)

Reconocimiento de Ingresos de Operación (Resultados) ($68,766,003)	
Ver nota 3(l)i a los estados financieros consolidados.	
La cuestión clave de auditoría	**De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría**
El reconocimiento de los ingresos por transportación se considera una cuestión clave de auditoría debido a: (i) la complejidad del control del volumen de operaciones que afectan la exactitud e integridad del registro contable y (ii) al alto grado de juicio utilizado en ciertas estimaciones de ingresos. Factores como el precio y condiciones de venta de los boletos, volatilidad de los tipos de cambio y el reconocimiento del ingreso devengado posterior a la venta de boletos, obliga a un alto número de controles automáticos y la utilización del uso de estimaciones por parte de la Administración.	Nuestros procedimientos de auditoría en esta área, incluyeron, entre otros: • La evaluación, a través de nuestros especialistas, de los controles generales de tecnología de información y eficacia operativa de los controles aplicativos de los sistemas asociados al reconocimiento de ingresos. • Probar mediante procedimientos analíticos sustantivos la integridad y exactitud del pasivo por transportación no utilizada, los ingresos de operación por pasajeros y otros ingresos de operación. • Probar mediante procedimientos sustantivos de detalle la venta y uso de boletos y cupones, incluyendo los ingresos por boletos no utilizados, con base en pruebas selectivas. • Inspeccionar los movimientos posteriores sobre las estimaciones de ventas y de ingresos, y por el pasivo por transportación no utilizada para evaluar la razonabilidad de los mismos. • La evaluación sobre lo apropiado de las revelaciones del Grupo en relación a las políticas de reconocimiento de ingresos.

Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual del Grupo correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2019, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores ("el Reporte Anual"), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

(Contínúa)

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de desviación material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de desviación material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una desviación material cuando existe. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyan en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de desviación material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una desviación material debida a fraude es más elevado que en el caso de una desviación material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.

(Contínúa)

- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Obtenemos suficiente y apropiada evidencia de auditoría con respecto a la información financiera de las entidades o líneas de negocio dentro del Grupo para expresar una opinión sobre los estados financieros consolidados. Somos responsables de la administración, supervisión y desarrollo de la auditoría de grupo. Somos exclusivamente responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en su caso, las correspondientes salvaguardas.

Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal, S. C.

C.P.C. Mario Fernández Dávalos

Ciudad de México, a 15 de abril de 2020.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

			2019	2018
Activo				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	10	$	6,974,826	7,686,629
Efectivo restringido	10		2,096,823	1,424,510
Activos financieros	11		-	700,901
Instrumentos financieros derivados	11		46,922	52,290
Cuentas por cobrar, neto	14		5,949,871	6,750,503
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	7		113,379	80,170
Pagos anticipados y depósitos			317,214	795,444
Inventarios	13		1,600,570	1,547,679
Total activo circulante			**17,099,605**	**19,038,126**
Activo no circulante:				
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	15		63,866,948	40,371,372
Activos intangibles	17		2,017,703	2,113,376
Instrumentos financieros derivados	11		22,472	273,211
Pagos anticipados y depósitos	12		11,627,735	11,808,775
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas	18		753,039	620,662
Cuentas por cobrar a largo plazo	14		1,346,861	1,032,905
Otros activos no circulantes			228,822	259,460
Impuestos a la utilidad diferidos	20		4,025,246	1,254,965
Total activo no circulante			**83,888,826**	**57,734,726**
Total activo		**$**	**100,988,431**	**76,772,852**

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados (continúa)

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

			2019	2018
Pasivo				
Pasivo circulante:				
Vencimiento circulante de la deuda financiera incluyendo arrendamientos	21	$	15,628,902	8,603,667
Cuentas por pagar	25		16,391,404	15,563,242
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7		1,892,261	1,945,680
Provisiones	24		1,782,187	521,733
Transportación vendida no utilizada			5,874,913	6,050,469
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades			110,760	96,332
Total del pasivo circulante			**41,680,427**	**32,781,123**
Pasivo no circulante:				
Deuda financiera incluyendo arrendamientos, excluyendo vencimientos circulantes	21		47,791,772	28,021,362
Instrumentos financieros derivados	11		1,139,207	437,703
Ingresos diferidos			39,194	70,566
Beneficios a los empleados	22		4,191,553	3,558,236
Provisiones	24		-	249,577
Impuestos a la utilidad diferidos	20		369,589	-
Total del pasivo no circulante			**53,531,315**	**32,337,444**
Total del pasivo			**95,211,742**	**65,118,567**
Capital contable:				
Capital social	26		3,539,960	3,533,570
Utilidades retenidas			(258,924)	4,402,337
Reservas			2,491,612	3,714,703
Capital Contable - Participación controladora			**5,772,648**	**11,650,610**
Participación no controladora			**4,041**	**3,675**
Total del capital contable			**5,776,689**	**11,654,285**
Total del pasivo y capital contable		$	**100,988,431**	**76,772,852**

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Nota	2019	2018
Ingresos de operación:			
Pasajeros	8	$ 63,407,954	64,530,511
Carga		4,223,945	4,701,302
Otros		1,134,104	1,032,212
Total de ingresos de operación		68,766,003	70,264,025
Gastos de operación:			
Combustible		19,585,173	20,235,343
Fuerza de trabajo	30	13,370,290	13,860,141
Mantenimiento		4,626,767	4,952,120
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones		8,592,595	9,289,228
Servicio a pasajeros		1,825,430	1,870,222
Comisiones a agencias		1,989,462	2,215,375
Ventas y administración general		4,740,503	4,931,051
Renta de equipo de vuelo	16	230,014	7,757,380
Depreciación y amortización		11,941,721	4,800,234
Otros (ingresos) gastos, neto	29	(143,700)	316,131
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada	18	(766,655)	28,234
Total de gastos de operación		65,991,600	70,255,459
Utilidad de operación		2,774,403	8,566
Ingresos (costos) financieros:			
Ingresos financieros	31	217,190	508,733
Costos financieros	31	(6,314,320)	(3,647,995)
Total de costos financieros		(6,097,130)	(3,139,262)
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		(3,322,727)	(3,130,696)
Impuestos a la utilidad	19	(953,797)	(1,252,149)
Pérdida neta del año		$ (2,368,930)	(1,878,547)

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos, excepto por la utilidad por acción)

	Nota	2019	2018
Pérdida neta del año		$ (2,368,930)	(1,878,547)
Otros resultados integrales, neto de impuestos			
Partidas que no se reclasificarán a resultados:			
Ganancias (pérdidas) actuariales	22	(314,960)	69,640
Partidas que pueden reclasificarse a resultados:			
Efecto acumulado por conversión		(580,112)	(29,379)
Efecto de reserva de cobertura de instrumentos financieros derivados		(388,824)	(429,866)
Efecto por cambio en participación de subsidiaria		1,544	(4,810)
Otros resultados integrales, neto de impuestos		(1,282,352)	(394,415)
Total pérdida integral del año		$ (3,651,282)	(2,272,962)
Pérdida neta del año atribuible a:			
Participación controladora		$ (2,369,293)	(1,878,858)
Participación no controladora		363	311
Pérdida neta del año		**$** (2,368,930)	(1,878,547)
Total resultado integral del año atribuible a:			
Participación controladora		$ (3,651,648)	(2,273,316)
Participación no controladora		366	354
Total pérdida integral del año		$ (3,651,282)	(2,272,962)
Pérdida por acción:			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)	27	$ (3.4398)	(2.7026)
Pérdida por operaciones continuas:			
Pérdida básica y diluida por acción (pesos)		$ (3.4398)	(2.7026)

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
	Capital social	**Prima en emisión de acciones**	**Reserva legal**	**Reserva para recompra de acciones**	**Efecto por cambio en participación en subsidiaria**	**Ganancias (pérdidas) actuariales**	**Efecto acumulado por conversión**	**Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados**	**Utilidades retenidas**	**Total**	**Participación no controladora**	**Total de capital contable**
Saldos al 31 de diciembre de 2018	$ 3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	4,402,337	11,650,610	3,675	11,654,285
Ajuste por la adopción inicial de la NIIF 16 (ver Nota 4)	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,099,612)	(2,099,612)	-	(2,099,612)
Saldos al 1o. de enero de 2019	3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	2,302,725	9,550,998	3,675	9,554,673
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	-	192,356	-	-	-	-	(192,356)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	(159,267)	-	-	-	-	-	(159,267)	-	(159,267)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))	6,390	26,175	-	-	-	-	-	-	-	32,565	-	32,565
Total de resultado integral del año:												
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	-	-	-	(2,369,293)	(2,369,293)	363	(2,368,930)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	1,541	(314,960)	(580,112)	(388,824)	-	(1,282,355)	3	(1,282,352)
Saldos al 31 de diciembre de 2019	$ 3,539,960	1,083,752	378,244	468,695	(84,737)	(220,510)	1,684,858	(818,690)	(258,924)	5,772,648	4,041	5,776,689

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Atribuible a accionistas de la compañía											
	Capital social	**Prima en emisión de acciones**	**Reserva legal**	**Reserva para recompra de acciones**	**Efecto por cambio en participación en subsidiaria**	**Ganancias (pérdidas) actuariales**	**Efecto acumulado por conversión**	**Reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados**	**Utilidades retenidas**	**Total**	**Participación no controladora**	**Total de capital contable**
Saldos al 1o. de enero del 2018	$ 3,528,512	1,033,555	377,332	92,131	(81,425)	24,810	2,294,349	-	7,195,113	14,464,377	3,321	14,467,698
Aumento en la reserva legal y reserva para recompra de acciones	-	-	912	587,661	-	-	-	-	(588,573)	-	-	-
Recompra de acciones	-	-	-	(244,186)	-	-	-	-	-	(244,186)	-	(244,186)
Aumento en el capital social (ver Nota 26(a))	5,058	24,022	-	-	-	-	-	-	-	29,080	-	29,080
Efecto de reconocimiento de contabilidad de coberturas de combustibles	-	-	-	-	-	-	-	-	(325,345)	(325,345)	-	(325,345)
Total de resultado integral del año:												
Pérdida neta del año	-	-	-	-	-	-	-	-	(1,878,858)	(1,878,858)	311	(1,878,547)
Otros resultados integrales del año	-	-	-	-	(4,853)	69,640	(29,379)	(429,866)	-	(394,458)	43	(394,415)
Saldos al 31 de diciembre de 2018	$ 3,533,570	1,057,577	378,244	435,606	(86,278)	94,450	2,264,970	(429,866)	4,402,337	11,650,610	3,675	11,654,285

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

	Nota	2019	2018
Flujos de efectivo de actividades de operación			
Pérdida antes de impuestos a la utilidad		$ (3,322,727)	(3,130,696)
Ajustes por:			
Depreciación y amortización	15 y 17	11,941,721	4,800,234
Participación en los resultados de negocios conjuntos y asociada		(766,655)	28,234
Pérdida (utilidad) en venta de propiedades y equipo		(36,260)	299,159
Provisiones, netas		1,594,808	165,650
Beneficios a los empleados		183,478	189,549
Baja de valor de inventarios		32,946	143,572
Estimación por cuentas incobrables		56,332	26,863
Intereses (ganados) pagados, neto		3,358,496	-
Fluctuación cambiaria no realizada		(129,808)	(400,209)
Participación de los trabajadores en las utilidades		(4,960)	1,770
Subtotal		12,907,371	2,124,126
Cuentas por cobrar a clientes		1,043,244	(913,496)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		(27,875)	75,336
Inventarios		(146,987)	(224,651)
Pagos anticipados y depósitos		470,101	(18,295)
Cuentas por pagar		603,379	1,321,027
Cuentas por pagar a partes relacionadas		(47,571)	192,979
Impuesto a la utilidad y participación de los los trabajadores en las utilidades		(260,257)	(136,660)
Transportación vendida no utilizada		168,694	31,176
Intereses cobrados		217,190	-
Intereses pagados		(3,605,230)	-
Instrumentos financieros derivados		(169,990)	(225,511)
Flujos de efectivo generados por actividades de operación		11,152,069	2,226,031
Flujos de efectivo de actividades de inversión:			
Adquisición de propiedades y equipo, neto		(4,615,638)	(4,422,412)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo		361,905	846,672
Dividendos cobrados de negocio conjunto		635,931	362,206
Activos intangibles		(116,751)	(70,229)
Anticipos para la adquisición de propiedades y equipo		88,055	(361,907)
Ingresos diferidos		-	4,664
Pagos anticipados y depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo		(363,834)	1,343,400
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión		(4,010,332)	(2,297,606)
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento:			
Aumentos de capital		6,390	5,058
Préstamos obtenidos		5,443,513	5,011,604
Pago de préstamos		(6,235,262)	(6,273,595)
Pago de arrendamientos		(6,289,993)	-
Efectivo restringido		(672,313)	(109,161)
Prima en venta de acciones		26,175	24,022
Recompra de acciones		(159,267)	(244,186)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento		(7,880,757)	(1,586,258)
Disminución neta en efectivo y equivalentes de efectivo		(739,020)	(1,657,833)
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo		27,217	295
Disminución neta en efectivo y equivalentes de efectivo		(711,803)	(1,657,538)
Efectivo y equivalentes de efectivo:			
Al principio del año		7,686,629	9,344,167
A fin del año		$ 6,974,826	7,686,629

Las notas de las páginas 16 a 114 forman parte integral de los estados financieros consolidados.

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados 31 de diciembre de 2019 y 2018

(Miles de pesos)

(1) Entidad que reporta-

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la "Compañía") tiene su domicilio en Paseo de la Reforma 243 Piso 25, Colonia Cuauhtémoc, 06500 Ciudad de México, México. Los estados financieros consolidados de la Compañía, por los años terminados al 31 de diciembre de 2019 y 2018, comprenden a la Compañía y sus subsidiarias (en conjunto el "Grupo" o "Grupo Aeroméxico" y de forma individual como "entidades del Grupo").

La Compañía está listada en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"). La actividad principal del Grupo es la prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, prestación de servicios de capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias, administración de inversiones en acciones y a través de inversiones en negocios conjuntos, servicios de mantenimiento y operación de programas de lealtad.

(2) Bases de preparación-

a) Declaración sobre cumplimiento

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas se prepararon de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera ("IASB" por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera ("IFRIC" por sus siglas en inglés).

El 15 de abril de 2020, el Director General y el Director Ejecutivo de Finanzas de la Compañía, Andrés Conesa Labastida y Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles ("LGSM") y los estatutos del Grupo, los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión.

b) Bases de medición

Los estados financieros consolidados se prepararon sobre la base de costo histórico con excepción de los instrumentos financieros que se miden a su valor razonable y algunas partidas de propiedades y equipo los cuales se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF.

La Compañía usa el peso mexicano (peso o "$") como la moneda de reporte para sus estados financieros consolidados, sin embargo, la moneda funcional es el dólar de los Estados Unidos de América (dólar o "US$"). Los estados financieros consolidados adjuntos han sido redondeados a miles, excepto donde se indica diferente.

El tipo de cambio del peso con respecto al dólar al 31 de diciembre de 2019 y 2018, fue de $18.86 y $19.65, respectivamente.

A menos que se indique lo contrario, los totales y porcentajes podrían no reflejar con precisión las cifras absolutas en este documento, debido al redondeo.

c) Empleo de estimaciones y juicios

La preparación de los estados financieros consolidados de conformidad con las NIIF requiere que la Administración efectúe juicios, estimaciones y suposiciones que afectan la aplicación de políticas contables y los importes reportados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Nosotros basamos nuestros juicios, estimaciones y suposiciones en información histórica e información proyectada, así como las condiciones económicas regionales y de la industria en la que nosotros o nuestros clientes operan, dichos cambios podrían afectar negativamente nuestras estimaciones. Aunque, nosotros creemos que hacemos estimaciones razonables, sobre la resolución final de las incertidumbres presentadas, no se puede asegurar que el resultado final de estos asuntos sea coherente con lo que se refleja en nuestros activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y las suposiciones correspondientes se revisan de manera continua. Los cambios derivados de las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período en el cual se revisan y en períodos futuros que sean afectados.

En las notas a los estados financieros consolidados que se mencionan en la hoja siguiente se incluye la información sobre estimaciones y suposiciones críticas en la aplicación de políticas contables que tienen efectos significativos en los montos reconocidos en los estados financieros consolidados.

Notas 3(a) iv y 18 –inversiones en negocios conjuntos
Notas 3(e) y 15 – vidas útiles de propiedades y equipo
Nota 3(l) – reconocimiento de ingresos: determinación de si el ingreso procedente de los servicios proporcionados por el Grupo es reconocido a lo largo del tiempo o en un momento determinado
Nota 16 – clasificación de arrendamientos
Nota 24 – provisión para la devolución de aviones

En las notas siguientes se incluye información sobre supuestos e incertidumbre de estimaciones que tienen un riesgo significativo de dar por resultado, un ajuste importante dentro del próximo ejercicio:

Nota 3(l) i – transportación vendida no utilizada
Nota 20 – activos y pasivos por impuestos diferidos
Nota 24 – provisiones
Nota 28 – medición de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por deudores comerciales y activos del contrato: supuestos clave para determinar la tasa de pérdida promedio ponderada
Nota 32 – contingencias y compromisos

d) Alcance de consolidación

Los estados financieros consolidados incluyen Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y todas las entidades que están controladas directa o indirectamente por Grupo Aeroméxico.

Todas las entidades de Grupo Aeroméxico preparan sus estados financieros al 31 de diciembre. Todos los estados financieros han sido preparados aplicando los mismos principios de contabilidad y valuación de NIIF. Los saldos y operaciones entre partes relacionadas consolidadas han sido eliminados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2019, hubo una adición en el número de entidades incluidas en los estados financieros consolidados (ver Nota 6), 23 compañías al inicio del año y 24 al final del mismo.

(3) Principales políticas contables-

Las políticas contables que figuran en la hoja siguiente se han aplicado a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados, a excepción que así se indique en específico (ver Nota 4).

Las políticas contables han sido aplicadas consistentemente por las entidades del Grupo.

(a) Bases de consolidación-

i. Combinación de negocios-

Las combinaciones de negocios se contabilizan utilizando el método de adquisición a la fecha de operación, es decir, cuando se transfiere el control al Grupo. El Grupo valúa el crédito mercantil como el valor razonable de la contraprestación transferida incluyendo el importe reconocido de cualquier participación no controladora en la adquirida, menos el importe neto reconocido (generalmente valor de mercado) de los activos identificables adquiridos y los pasivos asumidos; cuando el exceso es negativo, una ganancia es reconocida inmediatamente en resultados. El Grupo elige con la base de transacción por transacción, ya sea para medir la participación no controladora a su valor razonable, o a su parte proporcional del importe reconocido de los activos netos identificables en la fecha de adquisición.

Los costos de transacción, distintos de los relacionados con emisión de deuda o instrumentos de capital, en que incurra el Grupo en relación con una combinación de negocios se registran como gastos cuando se incurren.

ii. Subsidiarias-

Las compañías subsidiarias son entidades controladas por el Grupo (ver Nota 6). El Grupo controla otra entidad, cuando se expone a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su involucramiento con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la entidad. Los estados financieros de las compañías subsidiarias se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo desde la fecha en que comienza el control y hasta la fecha en que termina dicho control. Las políticas contables de las compañías subsidiarias han sido adecuadas cuando ha sido necesario para alinearlas con las políticas adoptadas por el Grupo. Todas las subsidiarias del Grupo prepararon sus estados financieros al 31 de diciembre bajo NIIF.

iii. Pérdida de control-

En caso de pérdida de control, el Grupo deja de reconocer los activos y pasivos de la subsidiaria, cualquier participación no controlada y cualquier componente del capital contable de la subsidiaria. Cualquier superávit o déficit resultante de la pérdida de control se reconoce en resultados.

Si el Grupo retiene una participación en la subsidiaria anterior, dichos intereses se miden por su valor razonable en la fecha en que se pierde el control.

iv. Inversiones en compañías reconocidas por el método de participación-

La participación en compañías reconocidas por el método de participación, se componen de la inversión en tres negocios conjuntos (PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. o "PLM", AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. o "MRO" y AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. o "AM BD") y en una asociada (Aeromexpress, S. A. de C. V.).

Las compañías asociadas son aquellas entidades en las cuales el Grupo ejerce influencia significativa, pero no control o control conjunto, sobre las políticas financieras y de operación. Se presume que existe influencia significativa cuando el Grupo posee entre el 20% y 50% de las acciones con derecho de voto de otra entidad. Los negocios conjuntos son aquellas entidades sobre cuyas actividades el Grupo ejerce control conjunto, mediante el cual el Grupo tiene derecho a los activos netos del acuerdo, en lugar de derechos a sus activos y obligaciones por sus pasivos.

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos se registran por el método de participación y se reconocen inicialmente a su costo de adquisición. La inversión del Grupo incluye el crédito mercantil identificado con la adquisición, neto de pérdidas por deterioro acumuladas. Los estados financieros consolidados incluyen la participación del Grupo en los ingresos, gastos y movimientos en el capital contable de las inversiones, después de los ajustes para conformar las políticas contables de esas compañías con las del Grupo, desde la fecha en que el Grupo tiene influencia significativa o control conjunto hasta la fecha en que termina dicha influencia significativa o control conjunto. Dicha participación se clasifica como parte de los ingresos operativos al considerarse que son parte del negocio principal del Grupo. Cuando la participación del Grupo en las pérdidas excede a su inversión en aquellas entidades reconocidas por el método de participación, el valor en libros de dicha participación (incluyendo cualesquier inversiones a largo plazo) se reduce a cero y se dejan de reconocer más pérdidas, a menos que el Grupo tenga alguna obligación asumida o haya efectuado pagos por cuenta de la asociada o negocio conjunto.

PLM opera el programa de viajero frecuente llamado "Club Premier", que permite a los pasajeros frecuentes acumular "Puntos Premier" los cuales les dan derecho a una selección de varios premios. Además, los "Puntos Premier" son vendidos por PLM a los socios comerciales para utilizarlos en actividades promocionales. El valor razonable atribuido a todos los "Puntos Premier" y acumulados por los miembros, se registra en PLM como un pasivo y se reconoce como ingreso cuando los "Puntos Premier" son redimidos por los participantes a los que se hayan expedido. El valor razonable del premio se determina con base en precios a los que los premios se venden a los socios comerciales.

El importe de los ingresos reconocidos por PLM se basa en el número de puntos redimidos en un período en relación con el número total esperado para ser redimidos, que toma en cuenta la estimación de PLM en relación con el porcentaje de expiración (*"breakage"*). El porcentaje de expiración representa los puntos estimados que no se espera sean redimidos por los miembros del programa. El porcentaje de expiración es estimado por la Administración de PLM con base en los términos y condiciones de la membresía y los patrones de acumulación y redención histórica, ajustada por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de reembolso de los miembros.

MRO realiza mantenimiento pesado de punta a punta al fuselaje de las aeronaves especialmente para sus partes relacionadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Delta Air Lines, Inc.

AM BD realiza la promoción de los paquetes turísticos "Gran Plan", lo cual permite el desarrollo de dicho negocio con la experiencia y convenios de Best Day.

v. Transacciones eliminadas en la consolidación-

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del Grupo, así como los ingresos y gastos no realizados, se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las utilidades no realizadas derivadas de transacciones entre entidades del Grupo en las que se tienen inversiones contabilizadas bajo el método de participación se eliminan contra la inversión en la medida de la participación del Grupo en la asociada o negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas se eliminan de igual manera que las utilidades no realizadas, pero solamente en la medida en que no exista evidencia de deterioro.

(b) Moneda extranjera-

i. Operaciones en moneda extranjera-

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales de las entidades del Grupo al tipo de cambio vigente en las fechas de las operaciones. Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio a esa fecha.

La ganancia o pérdida cambiaria de partidas monetarias es la diferencia entre el costo amortizado en la moneda funcional al principio del período, ajustado por pagos e intereses efectivos durante el período, y el costo amortizado en moneda extranjera convertida al tipo de cambio al final del período que se reporta.

Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera que se miden a valor razonable se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio en la fecha en que se determinó el valor razonable. Las diferencias cambiarias derivadas de la reconversión se reconocen en resultados. Las partidas no monetarias que se miden en términos de costo histórico en una moneda extranjera se convierten utilizando el tipo de cambio en la fecha de la transacción.

ii. Conversión a la moneda de presentación-

El Grupo presenta sus estados financieros consolidados en miles de pesos mexicanos. Los activos y pasivos son convertidos de moneda funcional (dólar americano) a moneda de presentación al tipo de cambio de la fecha de reporte; ingresos y gastos son convertidos al tipo de cambio vigente en las fechas de las transacciones. Las diferencias cambiarias originadas por el proceso de conversión se reconocen directamente en la cuenta de utilidad integral (efecto acumulado por conversión).

(c) Instrumentos financieros-

Instrumentos financieros no derivados-

Los instrumentos financieros no derivados incluyen inversiones en títulos de deuda, cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes de efectivo, préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

El efectivo y equivalentes de efectivo comprenden saldos de efectivo y depósitos a la vista con un vencimiento original de tres meses o menos.

El efectivo restringido comprende los saldos de efectivo del fideicomiso emisor consolidado utilizado por el Grupo para bursatilizar los flujos de efectivo procedentes de la venta de boletos por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, que se pagará a los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso.

El Grupo reconoce inicialmente los préstamos, cuentas por cobrar y depósitos en la fecha en que se originan. Otros activos financieros (incluyendo los activos designados a valor razonable a través de resultados) se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la cual el Grupo se convierte en integrante de las disposiciones contractuales del instrumento.

El Grupo elimina un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales a los flujos de efectivo provenientes del activo, o transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales del activo financiero en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad sobre el activo financiero. Cualquier participación en los activos financieros transferidos que sea creado o conservado por parte del Grupo se reconoce como un activo o pasivo por separado.

Compensación-

Los activos y pasivos financieros se deben compensar y presentarse netos en los estados financieros, sólo si el Grupo tiene el derecho legal de compensar los montos y pretende ya sea liquidar sobre una base neta de activos y pasivos financieros o bien, realizar el activo y liquidar el pasivo en forma simultánea.

Activos financieros no derivados-

El Grupo clasifica sus activos financieros no derivados en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable a través de resultados, costo amortizado, y valor razonable a través de otros resultados integrales (“ORI”).

La clasificación de los activos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos.

i. Activos financieros a valor razonable a través de resultados-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de resultados si su intención es mantenerlo con fines de negociación, o no ha cumplido con la prueba de solo pago de principal e intereses (“SPPI”), o si se designa como tal en su reconocimiento inicial. Los activos financieros se designan a su valor razonable a través de resultados si el Grupo administra dichas inversiones y toma decisiones de compra y venta con base en su valor razonable y de acuerdo con la política de inversión o de administración de riesgos del Grupo.

En su reconocimiento inicial, los costos atribuibles a la transacción se reconocen en resultados conforme se incurran. Los activos financieros a valor razonable a través de resultados se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés o ingreso por dividendo, se reconocen en resultados. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

ii. Costo amortizado-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su costo amortizado siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea el cobro del principal e interés, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los préstamos y cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Dichos activos se reconocen inicialmente a su valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y cuentas por cobrar se miden a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo, menos pérdidas por deterioro. Los préstamos y cuentas por cobrar incluyen cuentas por cobrar a clientes y otras cuentas por cobrar.

iii. Activos financieros a valor razonable a través de ORI-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de ORI siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea tanto el cobro como la venta de sus flujos contractuales de principal e intereses, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los activos financieros a valor razonable a través del ORI se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés, se reconocen en el ORI. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores, o se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado.

Pasivos financieros no derivados-

Los pasivos financieros del Grupo se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la que el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento. El Grupo elimina un pasivo financiero cuando se satisfacen, cancelan, o expiran sus obligaciones contractuales.

Una subsidiaria del Grupo ("Fideicomiso F/1748” o “Fideicomiso") ha colocado Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBURES") emitidos en la Bolsa Mexicana de Valores, de acuerdo a su programa autorizado hasta por un monto de $7,000 millones, a través de distintas series con un vencimiento de cinco años. Los CEBURES devengan un interés variable a una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio (TIIE) + un rango entre 138 a 168 puntos base.

Los CEBURES están garantizados por los flujos de efectivo obtenidos de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, transferidos al Fideicomiso.

El Grupo determinó que tiene control sobre el Fideicomiso, ya que está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su involucramiento con el Fideicomiso y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder de decisión sobre el Fideicomiso, por lo que la deuda y efectivo restringido del Fideicomiso, se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo (ver Notas 10 y 21).

El Grupo cuenta con los siguientes pasivos financieros no derivados: préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

Dichos pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.

Instrumentos financieros derivados (IFD) y contabilidad de coberturas-

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, el Grupo utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54* (“JF54”). El valor razonable de las opciones se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo.

Al inicio de las opciones o combinaciones de las mismas, éstas se reconocen en el estado de situación financiera consolidado como activo y/o pasivo, de conformidad con su valor razonable. Debido a que el Grupo sólo tiene opciones largas (“*Calls*” y “*Call spreads*”), se limita la pérdida del Grupo a la prima pagada por los instrumentos, ya que éstos no generan ninguna obligación adicional. Estos instrumentos financieros derivados, al cumplir con todos los requisitos que marca la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*, son formalmente asignados a una relación de cobertura contable, por lo tanto, durante la vigencia de las opciones, éstas se valúan a su valor razonable y los efectos se contabilizan como una partida temporal dentro del ORI.

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, en específico para la TIIE y la *London InterBank Offered Rate* ("LIBOR"). Los IFD que el Grupo ha contratado al respecto son *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con TIIE y/o LIBOR por una tasa fija. Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación.

Antes de entrar en estos contratos de instrumentos derivados, la Administración deberá de obtener la aprobación del Comité de Finanzas, quien es el responsable de determinar los volúmenes requeridos para mitigar, así como de los precios de las mismas. El propósito de estas operaciones es el de mitigar el riesgo relacionado con el precio del combustible y/o tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercado reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

Capital social-

Acciones ordinarias-

Las acciones ordinarias se clasifican como capital. Los costos incrementales que sean directamente atribuibles a la emisión de acciones ordinarias y opciones sobre acciones se reconocen como una deducción del capital contable, neto de efectos de impuestos.

Recompra de acciones (acciones de tesorería)-

Cuando el capital social reconocido como capital contable se recompra, el monto de la contraprestación pagada, que incluye los costos directamente atribuibles, neto de efecto de impuestos, se reconoce como una reducción del capital contable. Las acciones que se recompran se clasifican como acciones de tesorería y se presentan como una deducción del capital contable. Cuando las acciones de tesorería se venden o re-emiten con posterioridad, el monto recibido se reconoce como un incremento en el capital contable, y el excedente o déficit resultante de la transacción se transfiere a utilidades retenidas.

(d) Inventarios-

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se registran al costo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se basa en la fórmula de costos promedio y son reconocidos en resultados conforme se consumen.

(e) Propiedades y equipo-

i. Reconocimiento y medición-

El equipo de vuelo y otros elementos de propiedades y equipo están registrados a su costo de adquisición con excepción de algunas partidas que se registraron a su valor razonable o el modelo utilizado de las normas anteriormente empleadas a la fecha de transición a NIIF menos depreciación y pérdidas por deterioro acumuladas.

El costo incluye los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. El costo de activos construidos para uso propio incluye el costo de los materiales y mano de obra directa, y otros costos directamente atribuibles que se requieran para poner el activo en condiciones de uso. Los costos relacionados con equipo arrendado según las especificaciones contractuales y los costos financieros para activos calificables son capitalizados.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo son clasificadas como propiedades y equipo si son esperados utilizar en más de un período.

Cuando las partes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, se registran como componentes separados (componentes mayores) de propiedades y equipo.

Las ganancias y pérdidas por la venta de una partida de propiedades y equipo se determinan comparando los recursos provenientes de la venta contra el valor en libros de propiedades y equipo, y se reconocen netos dentro de “otros ingresos” en el resultado del ejercicio.

En caso de que el Grupo reciba créditos de los fabricantes en relación con la adquisición de determinadas aeronaves y motores con base a los términos y condiciones individuales de cada acuerdo de dichos créditos, estos últimos se registran como una reducción del costo de las correspondientes aeronaves y motores.

ii. Costos subsecuentes-

El costo de reemplazo de una partida de propiedades y equipo se reconoce a su valor en libros, si es probable que los beneficios económicos futuros comprendidos en dicha parte sean recuperables para el Grupo y su costo se puede determinar de manera confiable. El valor en libros de la parte reemplazada se elimina. Los costos de la operación del día a día de propiedades y equipo se reconocen en resultados conforme se incurren.

iii. Depreciación-

La depreciación se calcula sobre el monto que corresponde al costo de un activo, menos su valor residual. La depreciación se reconoce en resultados usando el método de línea recta de acuerdo con la vida útil estimada de cada componente de las partidas de propiedades y equipo, la cual es determinada por la Administración teniendo en cuenta el trabajo de peritos valuadores externos, que se revisa periódicamente y se registra desde que dichos activos están disponibles para entrar en operación. Los activos arrendados a través de arrendamiento financiero se deprecian durante la vigencia del contrato de arrendamiento o la vida útil de los activos, lo que resulte menor, salvo que haya certeza razonable de que el Grupo vaya a adquirir la propiedad de los activos arrendados al término del contrato de arrendamiento. Los terrenos no se deprecian.

A continuación se indican las tasas de depreciación y valores residuales para cada clase de activo:

	Tasa	**% valor residual**
Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	3.3% y 8%	7-15
Partes y refacciones de avión	5% a 20%	-
Construcciones	5% a 16.7%	5-16
Equipo de tierra	10% a 16%	-
Equipo de transporte	25%	-
Mobiliario	10%	-
Maquinaria y equipo	10% a 33%	-
Equipo de cómputo	30%	-
Mantenimiento mayor	12.5% a 66.7%	-

El método de depreciación, vidas útiles y valores residuales se revisan al cierre de cada año, y se ajustan en caso de ser necesario.

iv. Costos de mantenimiento-

Mantenimiento mayor-

Los costos de mantenimiento y reparación mayor de equipos de vuelo propios y arrendados (es decir, el mantenimiento mayor de grandes componentes de aeronaves, como por ejemplo motores y trenes de aterrizaje) se contabilizan por el método de refacción reparada ("*built-in-overhaul*"). El método de refacción reparada consiste en que el Grupo reconoce el costo estimado para dichos mantenimientos mayores como un componente separado de propiedades y equipo (mantenimiento mayor). Estos costos de mantenimiento mayor se deprecian en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento, y se presenta en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de los gastos de operación (depreciación y amortización). Los costos de mantenimiento mayor subsecuentes se capitalizan y amortizan en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento. Los desembolsos de efectivo relacionados a dicho mantenimiento mayor se presentan en los estados consolidados de flujos de efectivo bajo la línea de “adquisiciones de propiedades y equipo” como parte de los “flujos de efectivo por actividades de inversión” y la depreciación relacionada se reporta como parte de los ajustes al flujo de actividades de operación.

Mantenimiento directo o en línea-

Los pagos hechos en relación con el mantenimiento directo fuera de los mantenimientos mayores programados para aeronaves propias y arrendadas (inspecciones de rutina de toda la aeronave, incluyendo fuselaje y remplazo de partes rotables menores) se registran en resultados al incurrirse y son reportados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de la línea de gasto por “mantenimiento” en los gastos de operación. Los desembolsos de efectivo por estos conceptos se reportan en los estados consolidados de flujos de efectivo como parte de “flujos por actividades de operación”.

Si el Grupo se compromete contractualmente a devolver el equipo de vuelo en un estado determinado o para compensar al arrendador sobre la base de la condición real del equipo de vuelo al final del plazo del arrendamiento, el Grupo reconoce durante el plazo del contrato una provisión para devoluciones de aeronaves arrendadas (ver Nota 3(j)).

(f) Arrendamientos-

El Grupo ha adoptado la Norma NIIF 16 *Arrendamientos* utilizando el método retrospectivo modificado, y por lo tanto la información comparativa no ha sido reexpresada y continúa informándose de conformidad con la NIC 17 *Arrendamientos* y a la CINIIF 4 *Determinación sí un acuerdo contiene un arrendamiento* ("Comité de Interpretaciones de Normas Internacionales de Información Financiera 4"), y se revelan por separado.

Política aplicable a partir del 1 de enero de 2019-

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si el contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una contraprestación. Para evaluar si un contrato conlleva el derecho a controlar el uso de un activo identificado, el Grupo usa la definición de arrendamiento incluida en la NIIF 16.

Esta política se aplica a los contratos suscritos a partir del 1 de enero de 2019.

Como arrendatario-

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios independientes relativos. No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no lo son como un componente de arrendamiento único.

El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento a la fecha de comienzo del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que incluye el importe inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por los pagos por arrendamiento realizados antes o a partir de la fecha de comienzo, más cualquier costo directo inicial incurrido y una estimación de los costos futuros al desmantelar y eliminar el activo subyacente o el lugar en el que está ubicado, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Posteriormente, el activo por derecho de uso se deprecia usando el método en línea recta desde la fecha de inicio y hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o que el costo del activo por derecho de uso refleje que el Grupo va a ejercer una opción de compra. En ese caso, el activo por derecho de uso se depreciará a lo largo de la vida útil del activo subyacente, que se determina sobre la misma base que la de las propiedades y equipos. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por las pérdidas por deterioro del valor, si las hubiere, y se ajusta por ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos descontados por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no pudiera determinarse fácilmente, la tasa incremental por préstamos del Grupo. Por lo general, el Grupo utiliza su tasa incremental por préstamos como tasa de descuento.

El Grupo determina su tasa incremental por préstamos obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiamiento externas y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento incluyen lo siguiente:

- pagos fijos, incluyendo en esencia los pagos fijos;
- pagos por arrendamiento variables, que dependen de un índice o una tasa, inicialmente medidos empleando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- importes que espera pagar el arrendatario como garantías de valor residual; y
- el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de ejercer esa opción, los pagos por arrendamiento en un período de renovación opcional si el Grupo tiene certeza razonable de ejercer dicha extensión, y pagos por penalizaciones derivadas de la terminación anticipada del arrendamiento a menos que el Grupo tenga certeza razonable de no finalizar el arrendamiento anticipadamente.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. Se realiza una nueva medición cuando existe un cambio en los pagos por arrendamiento futuros producto de un cambio en un índice o tasa, si existe un cambio en la estimación del Grupo del importe que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, si el Grupo cambia su evaluación de si ejercerá o no una opción de compra, ampliación o terminación, o si existe un pago por arrendamiento fijo en esencia que haya sido modificado.

Cuando se realiza una nueva medición del pasivo por arrendamiento de esta manera, se realiza el ajuste correspondiente al importe en libros del activo por derecho de uso, o se registra en resultados si el importe en libros del activo por derecho de uso se ha reducido a cero.

El Grupo presenta activos por derecho de uso que no cumplen con la definición de propiedades de inversión en "propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso" y pasivos por arrendamiento en "deuda financiera incluyendo arrendamientos" en el estado de situación financiera (ver Notas 15 y 21).

Arrendamientos de corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor-

El Grupo ha escogido no reconocer activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento por los arrendamientos de activos de bajo valor y arrendamientos de corto plazo, incluyendo el equipo de TI. El Grupo reconoce los pagos por arrendamiento asociados con estos arrendamientos como gasto sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento.

Política aplicable antes del 1 de enero de 2019-

Para los contratos realizados antes del 1 de enero de 2019, el Grupo determinó si el acuerdo era o contenía un arrendamiento con base en la evaluación siguiente:

- el cumplimiento del acuerdo dependía del uso de un activo o activos específicos; y
- el acuerdo había conllevado un derecho para usar el activo. Un acuerdo conllevaba el derecho de usar el activo si se cumplía una de las siguientes condiciones:

    - el comprador tenía la capacidad o el derecho de operar el activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto;
    - el comprador tenía la capacidad o el derecho de controlar el acceso físico al activo obteniendo o controlando una cantidad más que insignificante del producto; o
    - los hechos y circunstancias indicaban que era una posibilidad remota que otras partes obtuvieran una cantidad más que insignificante del producto, y el precio por unidad no era fijo por unidad de producto ni tampoco era igual al precio de mercado actual por unidad de producto.

Como arrendatario-

En el período comparativo, en su calidad de arrendatario el Grupo clasificó como arrendamientos financieros los arrendamientos que transferían sustancialmente todos los riesgos y ventajas relacionados con la propiedad. Cuando este era el caso, los activos arrendados se medían inicialmente a un importe igual al menor valor entre el valor razonable y el valor presente de los pagos mínimos por el arrendamiento. Los pagos mínimos por arrendamiento eran los pagos que el arrendatario debía realizar durante el plazo del arrendamiento, excluyendo cualquier renta contingente. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los activos se contabilizaban de acuerdo con la política contable aplicable al activo correspondiente.

Los activos mantenidos bajo otros arrendamientos se clasificaban como arrendamientos operativos y no se reconocían en el estado de situación financiera del Grupo. Los pagos realizados bajo arrendamientos operativos se reconocían en resultados en forma lineal durante el plazo del arrendamiento. Los incentivos por arrendamiento recibidos eran reconocidos como parte integral del gasto total por arrendamiento durante el plazo de este.

(g) Activos intangibles-

Los activos intangibles corresponden principalmente a la propiedad intelectual, programas de cómputo o software, y derechos fiduciarios.

i. Propiedad intelectual-

La propiedad intelectual se refiere a las metodologías relevantes relacionadas con el desarrollo de programas de lealtad.

Valuación subsecuente-

La propiedad intelectual es reconocida como activo intangible con vida útil indefinida y es valuada a su costo menos pérdidas por deterioro acumuladas. Véase la Nota 3(i) para pruebas de deterioro.

ii. Otros activos intangibles-

Aquellos activos intangibles con vida útil definida se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros. Esta política contable aplica a software.

Los derechos fiduciarios representan la contribución a un fideicomiso para la construcción de un nuevo proyecto denominado "Torre Aeroméxico" y están registrados a su costo de aportación.

iii. Amortización-

La amortización se reconoce en resultados usando el método de línea recta con base en la vida útil estimada de los activos intangibles y se calcula sobre el costo del activo, menos su valor residual.

La amortización se reconoce a partir de la fecha en que los activos intangibles con vida útil definida se encuentran disponibles para su uso, ya que esto refleja de la mejor manera el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros incorporados en el activo.

Las vidas útiles estimadas para los períodos en curso y anteriores son las siguientes:

Software	4 - 7 años

Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales de los activos intangibles se revisan al cierre de cada año y se ajustan en caso de ser necesario.

(h) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados no circulantes y depósitos de largo plazo representan principalmente depósitos en dólares a favor de los arrendadores de equipo de vuelo y fabricantes; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante; en algunos casos generan intereses a favor de la Compañía, a una tasa equivalente a los rendimientos de las cuentas de mercado de dinero vigentes en los Estados Unidos de América.

Los depósitos por mantenimiento son reconocidos como un activo en el momento en el que se realiza el pago correspondiente al proveedor. Estos depósitos son considerados como reservas de mantenimiento y son calculados generalmente sobre la base de horas voladas. Estas reservas de mantenimiento son reclasificadas a propiedades y equipo (mantenimiento mayor) una vez que se realiza el servicio de mantenimiento y reconocido en resultados a través de la depreciación con base en las políticas de mantenimiento del Grupo.

Los pagos anticipados de corto plazo representan principalmente publicidad y prepagos de combustible. Los pagos anticipados se reconocen como gasto en el estado de resultados cuando el servicio o el bien es recibido.

(i) Deterioro-

i. Activos financieros no derivados-

El Grupo reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por:

- los activos financieros medidos al costo amortizado;
- las inversiones de deuda medidas al valor razonable con cambios en otro resultado integral; y
- activos del contrato.

El Grupo mide las correcciones de valor por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo, excepto por lo siguiente, que se mide al importe de las perdidas crediticias esperadas de doce meses:

- instrumentos de deuda que se determina que tienen un riesgo crediticio bajo a la fecha de presentación; y
- otros instrumentos de deuda y saldos bancarios para los que el riesgo crediticio (es decir, el riesgo de que ocurra incumplimiento durante la vida esperada del instrumento financiero) no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales y activos del contrato siempre se miden por un importe igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

Medición de las pérdidas crediticias esperadas-

Las pérdidas crediticias esperadas son el promedio ponderado por probabilidad de las pérdidas crediticias. Las pérdidas crediticias se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo (es decir, la diferencia entre el flujo de efectivo adeudado a la entidad de acuerdo con el contrato y los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir).

Las pérdidas crediticias esperadas son descontadas usando la tasa de interés efectiva del activo financiero.

Activos financieros con deterioro crediticio

En cada fecha de presentación, el Grupo evalúa si los activos financieros registrados al costo amortizado y los instrumentos de deuda al valor razonable con cambios en otro resultado integral tienen deterioro crediticio. Un activo financiero tiene "deterioro crediticio" cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

Castigo

El importe en libros bruto de un activo financiero se castiga cuando el Grupo no tiene expectativas razonables de recuperar un activo financiero en su totalidad o una porción del mismo. El Grupo hace una evaluación individual de la oportunidad y el alcance del castigo con base en si existe o no una expectativa razonable de recuperación. El Grupo no espera que exista una recuperación significativa del importe castigado. No obstante, los activos financieros que son castigados podrían estar sujetos a actividades a fin de cumplir con los procedimientos del Grupo para la recuperación de los importes adeudados.

ii. Activos no financieros-

El valor en libros de los activos no financieros del Grupo, distintos a inventarios y activos por impuestos diferidos se revisan en cada fecha de reporte para determinar si existe algún indicio de posible deterioro. Si se identifican indicios de deterioro, entonces se estima el valor de recuperación del activo. En el caso de activos intangibles que tengan vidas indefinidas, como lo es la propiedad intelectual, o que todavía no estén disponibles para su uso, el valor de recuperación se estima cada año en las mismas fechas.

El valor de recuperación de un activo o unidad generadora de efectivo es el que resulte mayor entre su valor en uso y su valor razonable menos costos de venta. Al evaluar el valor en uso, los flujos de efectivo futuros estimados se descuentan a su valor presente utilizando una tasa de descuento antes de impuestos que refleje las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos al activo. Para efectos de las pruebas de deterioro, los activos que no se pueden probar individualmente se integran en grupos más pequeños de activos que generan entradas de efectivo por uso continuo y que son en su mayoría independientes de las entradas de efectivo de otros activos o grupos de activos (la "unidad generadora de efectivo").

Los activos corporativos del Grupo no generan entradas de efectivo por separado. Si hay alguna indicación de que un activo corporativo pudiera estar deteriorado, entonces se determina el valor de recuperación de la unidad generadora de efectivo a la cual pertenece el activo corporativo.

Se reconoce una pérdida por deterioro si el valor en libros de un activo o su unidad generadora de efectivo es superior a su valor de recuperación. Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Las pérdidas por deterioro registradas con relación a las unidades generadoras de efectivo, se distribuyen primero para reducir el valor en libros de los activos en la unidad (grupo de unidades) sobre la base de prorrateo.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores se evalúan a la fecha de reporte para identificar indicios de que la pérdida se haya reducido o que ya no exista.

Una pérdida por deterioro se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Una pérdida por deterioro sólo se revierte en la medida que el valor en libros del activo no supere el valor en libros que hubiera determinado, neto de depreciación o amortización, si ninguna pérdida por deterioro se hubiera reconocido anteriormente.

El crédito mercantil que forma parte del valor en libros de una inversión que se reconoce por el método de participación, no se reconoce por separado y, por lo tanto, no se prueba por separado para deterioro. En lugar de ello, el monto total de la inversión reconocida por el método de participación se prueba en cuanto a posible deterioro como un solo activo cuando existe evidencia objetiva de que dicha inversión reconocida por el método de participación pudiera estar deteriorada.

(j) Provisiones-

Se reconoce una provisión si, como consecuencia de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal o asumida presente que se pueda estimar de manera confiable, y es probable que requiera una salida de beneficios económicos para liquidar esa obligación. Las provisiones se determinan conforme a los flujos futuros de efectivo descontados a una tasa antes de impuestos que refleja las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos del pasivo. El efecto del descuento por el paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

Provisión para devolución de aviones-

En relación a los arrendamientos operativos donde el Grupo está obligado a devolver una aeronave en ciertas condiciones, se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El valor presente de las condiciones de devolución se determina a la fecha de inicio del arrendamiento y está sujeto a revisiones anuales.

(k) Beneficios a los empleados-

i. Planes de beneficios definidos-

La Compañía tiene planes de pensiones de beneficio definido para algunos de sus empleados. En adición, la prima de antigüedad se proporciona a todos los empleados bajo la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que las primas de antigüedad son pagaderas, basada en el salario y años de servicio para los empleados que renuncien después de por lo menos quince años de servicio o sean despedidos.

Las obligaciones netas del Grupo respecto a los planes de pensiones de beneficios definidos se calculan por separado para cada plan, estimando el monto del beneficio futuro devengado por los empleados a cambio de sus servicios en los períodos en curso y pasados; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente y el valor razonable de los activos del plan se deducen. La tasa de descuento es el rendimiento a la fecha de reporte de los bonos gubernamentales que tienen fechas de vencimiento aproximadas a los vencimientos de las obligaciones del Grupo y que están denominados en la misma moneda en la cual se espera que se paguen los beneficios. El cálculo se realiza anualmente por un actuario calificado utilizando el método de crédito unitario proyectado de acuerdo con la NIC 19 (ver Nota 22). Cuando el cálculo resulta en un beneficio para el Grupo, el activo que se reconoce se limita al valor presente de los beneficios económicos disponibles, en la forma de reembolsos futuros del plan o reducciones en futuras contribuciones al plan. Para calcular el valor presente de los beneficios económicos, se toman en consideración los requerimientos mínimos de fondeo que se apliquen a cualquier plan del Grupo.

Remediciones del pasivo neto por beneficios definidos, que comprenden las pérdidas y ganancias actuariales, el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) y el efecto del techo financiero (si lo hay, excluyendo los intereses), se reconocen inmediatamente en los otros resultados integrales. El Grupo determina el gasto (ingreso) neto por intereses, sobre la obligación por beneficios definidos (activo) del período, aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al inicio del período anual sobre la obligación por beneficios definidos neta (activo), como resultado de las contribuciones y los pagos realizados en los planes. Los gastos netos por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en el resultado del año.

Cuando se modifican los beneficios o se reduce un plan, se reconoce inmediatamente el cambio que se produzca en los resultados del año. El Grupo reconoce las pérdidas y ganancias relativas a la compensación de un plan de beneficios definidos cuando ésta se produce.

ii. Beneficios por terminación-

Los beneficios por terminación se reconocen como un gasto cuando el Grupo está comprometido de manera demostrable, sin posibilidad real de dar marcha atrás, con un plan formal detallado ya sea para terminar la relación laboral antes de la fecha de retiro normal, o bien, para proporcionar beneficios por terminación como resultado de una oferta que se realice para estimular el retiro voluntario. Los beneficios por terminación para los casos de retiro voluntario se reconocen como un gasto sólo si el Grupo ha realizado una oferta de retiro voluntario, es probable que la oferta sea aceptada, y el número de aceptaciones se puede estimar de manera confiable. Si los beneficios son pagaderos a más de 12 meses después del período de reporte, entonces se descuentan a su valor presente.

iii. Beneficios a corto plazo-

Las obligaciones por beneficios a los empleados a corto plazo se valúan sobre una base sin descuento y se cargan a resultados conforme se prestan los servicios respectivos.

Se reconoce un pasivo por el monto que se espera pagar bajo los planes de bonos en efectivo a corto plazo o reparto de utilidades, si el Grupo tiene una obligación legal o asumida de pagar dichos montos como resultado de servicios anteriores prestados por el empleado, y la obligación se puede estimar de manera confiable.

iv. Pagos basados en acciones-

El Grupo ha concedido ciertos beneficios liquidables mediante pagos basados en acciones a cierto personal ejecutivo clave de la Administración, sujetos a ciertos servicios y condiciones de desempeño. El costo de pagos otorgados se reconoce como un gasto de los empleados, con el correspondiente incremento en el patrimonio neto, en el período de adquisición de derechos. El importe reconocido como gasto se ajusta para reflejar únicamente el número de primas para los que se prevé que se cumplan las condiciones de los servicios relacionados, de tal manera que la cantidad finalmente reconocida como un gasto se basa en el número de primas que cumplan con las condiciones de los servicios relacionados a la fecha de adquisición de derechos.

(l) Reconocimiento de ingresos-

i. ***Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-***

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada (obligación contractual conforme a la NIIF 15), y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (en donde la Compañía no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas), previamente vendidos a través de Aerovías de México, S. A. de C. V. ("Aeroméxico") y por los boletos reembolsados.

Los ingresos por pasajeros, en virtud de que no representan una obligación de desempeño a la prestación de servicios de transportación aérea, agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Aeroméxico.

La Compañía valúa la transportación vendida no utilizada, convirtiendo a la moneda funcional la venta de pasajes de los diferentes tipos de cambio vigentes a la fecha de estas operaciones.

Los boletos no utilizados (caducidad o *"breakage"*) se reconocen como un ingreso complementario de pasajeros, utilizando la fecha programada de los vuelos, revisando posteriormente los términos y condiciones de dichos boletos.

ii. ***Ingresos por carga-***

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado.

iii. ***Otros ingresos-***

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación y asistencia en tierra, vuelos de fletamento ("Charter") y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

(m) Ingresos y costos financieros-

Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre fondos invertidos, cambios en el valor razonable de activos financieros y utilidades cambiarias netas, que son reconocidas directamente en resultados. Los ingresos por intereses se reconocen en resultados conforme se devengan, utilizando el método de interés efectivo. Los ingresos por dividendos se reconocen en resultados en la fecha en que está establecido el derecho del Grupo a recibir el pago, que en el caso de títulos que cotizan en bolsa, es la fecha ex-dividendo.

Los costos financieros comprenden gastos por intereses sobre préstamos, efecto del descuento por el paso del tiempo sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de activos financieros, pérdidas cambiarias netas, comisiones por tarjetas de crédito; pérdidas por deterioro sobre activos financieros, intereses por arrendamientos y pérdidas sobre instrumentos financieros son reconocidas directamente en resultados. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable, se reconocen en resultados utilizando el método de interés efectivo.

(n) Impuesto sobre la renta (ISR)-

El gasto por impuestos a la utilidad incluye el impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto causado y el impuesto diferido se reconocen en resultados excepto que correspondan a una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en el capital contable o en la cuenta de otros resultados integrales.

El gasto por impuestos causados es el impuesto que se espera pagar o recibir. El ISR a cargo por el ejercicio se determina de acuerdo con los requerimientos legales y fiscales para las compañías en México, aplicando las tasas de impuestos promulgadas o sustancialmente promulgadas a la fecha del reporte, y cualquier ajuste al impuesto a cargo respecto a años anteriores.

El ISR diferido se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, el cual compara los valores contables y fiscales de los activos y pasivos de la Compañía y se reconocen impuestos diferidos (activos o pasivos) respecto a las diferencias temporales entre dichos valores. No se reconocen impuestos por las siguientes diferencias temporales: el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una adquisición de negocios y que no afecte al resultado contable ni fiscal, y diferencias relativas a inversiones en subsidiarias y negocios conjuntos en la medida en que es probable que no se revertirán en un futuro previsible. Adicionalmente, no se reconocen impuestos diferidos por diferencias temporales gravables derivadas del reconocimiento inicial del crédito mercantil. Los impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas que se espera se aplicarán a las diferencias temporales cuando se reviertan, con base en las leyes promulgadas o que se han sustancialmente promulgado a la fecha del reporte. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos y pasivos fiscales causados, y corresponden a impuesto sobre la renta gravado por la misma autoridad fiscal y a la misma entidad fiscal, o sobre diferentes entidades fiscales, pero pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales causados sobre una base neta o sus activos y pasivos fiscales se materializan simultáneamente.

Se reconoce un activo diferido por pérdidas fiscales por amortizar, créditos fiscales y diferencias temporales deducibles, en la medida en que sea probable que en el futuro se disponga de utilidades gravables contra las cuales se puedan aplicar. Los activos diferidos se revisan a la fecha de reporte y se reducen en la medida en que la realización del correspondiente beneficio fiscal ya no sea probable.

(o) Participación de los trabajadores en la utilidad (PTU)-

La PTU causada en el año se determina de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes. Conforme la legislación fiscal vigente, las empresas están obligadas a compartir el 10% de sus utilidades gravables a sus empleados y se registra como un gasto de operación.

(p) Utilidad por acción-

El Grupo presenta información sobre la utilidad por acción ("UPA") básica y diluida correspondiente a sus acciones ordinarias. La UPA básica se calcula dividiendo la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias de la Compañía entre el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el período, ajustado por las acciones propias que se poseen. La UPA diluida se determina ajustando la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación ajustada por las acciones propias que se poseen, por los efectos del potencial de dilución de todas las acciones ordinarias.

(q) Concentración del negocio-

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional es Aeropuertos y Servicios Auxiliares ("ASA"), organismo descentralizado del Gobierno Federal.

(r) Información de segmentos-

La Compañía reporta información por segmentos de conformidad con lo establecido por la NIIF 8 *Información por segmentos*. Un segmento operativo es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos incluidos los ingresos de las actividades ordinarias y los gastos por transacciones con otros componentes de la misma entidad. Los resultados operativos de los segmentos son revisados y analizados regularmente por la Dirección General del Grupo para la toma de decisiones acerca de los recursos que deben asignarse al segmento y evaluar su rendimiento, y para el cual la información financiera segmentada está disponible.

La Compañía determinó que cuenta con un segmento operativo: transportación aérea. La Compañía secciona este segmento en las siguientes áreas geográficas conforme a sus destinos: (1) México, (2) Norte, Centro y Sudamérica, (3) Europa y Asia. La Empresa asigna los ingresos por área geográfica según el destino de vuelo del pasajero.

(4) Cambios en las políticas contables significativas y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-

Cambios en las políticas contables significativas -

El Grupo aplicó inicialmente la NIIF 16 *Arrendamientos* a partir del 1 de enero de 2019. Algunas otras nuevas normas también entraron en vigor a partir del 1 de enero de 2019, pero no tienen un efecto significativo sobre los estados financieros consolidados del Grupo.

El Grupo aplicó la Norma NIIF 16 usando el enfoque retrospectivo modificado, según el cual el efecto acumulado de la aplicación inicial se reconoce en los resultados acumulados al 1 de enero de 2019. En consecuencia, la información comparativa presentada para el 2018 no ha sido reexpresada, es decir, está presentada, como fue informada previamente, bajo la NIC 17 y las interpretaciones relacionadas. Los detalles de los cambios en las políticas contables se revelan a continuación. Adicionalmente, los requerimientos de revelación de la Norma NIIF 16 por lo general no han sido aplicados a la información comparativa.

A. Definición de arrendamiento-

Previamente, el Grupo determinó al comienzo de un contrato si el acuerdo era o contenía un arrendamiento bajo la CINIIF 4. Ahora el Grupo evalúa si un contrato es o contiene un arrendamiento con base en la definición de un arrendamiento, como se explica en la Nota 3 (f).

Al momento de la transición a la NIIF 16, el Grupo escogió aplicar la solución práctica para no realizar la evaluación de que transacciones corresponden a arrendamientos. Aplicó la NIIF 16 solo a los contratos que previamente se habían identificado como arrendamientos. Los contratos que no se identificaron como arrendamientos de acuerdo con la NIC 17 y la CINIIF 4 no fueron reevaluados para determinar si existe un arrendamiento de acuerdo con la NIIF 16. En consecuencia, la definición de arrendamiento bajo la NIIF 16 solo se aplicó a los contratos realizados o modificados a partir de 1 de enero de 2019.

B. Arrendamientos en los que el Grupo es arrendatario-

Como arrendatario, el Grupo arrienda muchos activos, incluyendo inmuebles y equipos. En su calidad de arrendatario, el Grupo previamente clasificó los arrendamientos como operativos o financieros dependiendo de su evaluación respecto de si el arrendamiento transfería significativamente todos los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo subyacente al Grupo. Bajo la NIIF 16, el Grupo reconoce activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento para la mayoría de los arrendamientos, es decir, estos arrendamientos están registrados contablemente en el estado consolidado de posición financiera.

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios relativos independientes.

No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no son de arrendamiento como un componente de arrendamiento único.

i. Arrendamientos clasificados como arrendamientos operativos bajo la NIC 17-

Anteriormente, el Grupo clasificaba los arrendamientos de propiedades y equipo como arrendamientos operativos según la NIC 17. Al momento de la transición, para estos arrendamientos, los pasivos por arrendamiento estaban medidos al valor presente de los pagos por arrendamiento restantes, descontados, usando la tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019 (ver Nota 4 C.).

Los activos por derecho de uso se miden:

a. por su importe en libros como si la NIIF 16 hubiese sido aplicada desde la fecha de inicio, descontado, usando la tasa incremental por préstamos del Grupo a la fecha de aplicación inicial: el Grupo aplicó este enfoque a sus arrendamientos de equipos de vuelo más grandes; o
b. por un importe igual al pasivo por arrendamiento, ajustado por el importe de cualquier pago por arrendamiento pagado por anticipado o acumulado: el Grupo aplicó este enfoque a todos los demás arrendamientos.

El Grupo ha aplicado pruebas de deterioro del valor a sus activos por derecho de uso en la fecha de transición y ha llegado a la conclusión de que no hay indicios de que los activos por derecho de uso estén deteriorados.

El Grupo utilizó las siguientes soluciones prácticas al aplicar la NIIF 16 a los arrendamientos previamente clasificados como arrendamientos operativos bajo la NIC 17. En particular, el Grupo:

a. no reconoció activos y pasivos por derecho de uso por arrendamientos para los que el plazo de arrendamiento termina dentro de un plazo de 12 meses desde la fecha de aplicación inicial;
b. no reconoció activos por derecho de uso y pasivos por arrendamientos de activos de bajo valor (i.e. equipos informáticos);
c. excluyó los costos directos iniciales de la medición del activo por derecho de uso a la fecha de aplicación inicial; y
d. utilizó un razonamiento en retrospectiva para determinar el plazo del arrendamiento.

ii. Arrendamientos clasificados como arrendamientos financieros bajo la NIC 17-

El Grupo arrienda una serie de elementos de equipo de vuelo. Estos arrendamientos estaban clasificados como arrendamientos financieros bajo la NIC 17. Para estos arrendamientos, el importe en libros del activo por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento al 1 de enero de 2019 se determinaron conforme al importe en libros del activo por arrendamiento financiero y el pasivo por arrendamiento bajo la NIC 17 inmediatamente antes de esa fecha.

C. Impacto en los estados financieros-

i. Impactos en la transición

En la transición a la NIIF 16, el Grupo reconoció adicionalmente activos por derecho de uso, incluyendo propiedades y equipo, así como pasivos por arrendamientos adicionales, registrando la diferencia en los resultados acumulados. El impacto en la transición al 1 de enero 2019 se resume a continuación:

		Equipo de vuelo	Inmuebles	Total
Activos por derecho de uso	$	27,523,522	1,119,605	28,643,127
Pagos anticipados y depósitos		(252,444)	-	(252,444)
Activo por impuestos diferidos		820,558	79,442	900,000
Pasivos por arrendamientos		30,005,216	1,385,079	31,390,295
Resultados acumulados		(1,913,580)	(186,032)	(2,099,612)
		========	=======	========

Al medir los pasivos por arrendamientos que previamente fueron clasificados como arrendamientos operativos, el Grupo descontó los pagos de arrendamiento utilizando su tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019. La tasa media ponderada aplicada fue de 5% para el equipo de vuelo y 7% para inmuebles.

	Equipo de vuelo	Inmuebles	Total
Compromisos de arrendamientos operativos al 31 de diciembre de 2018, según se indica en los estados financieros consolidados del Grupo	$46,005,519	3,307,733	49,313,252
Descuento utilizando la tasa incremental por préstamos al 1 de enero de 2019	$30,473,572	1,448,291	31,921,863
Reconocimiento de exención para arrendamientos de activos de bajo valor	-	(2,748)	(2,748)
Reconocimiento de exención para arrendamientos con menos de 12 meses de plazo de arrendamiento a la fecha de transición	(468,356)	(60,464)	(528,820)
Pasivos por arrendamientos reconocidos al 1o. de enero de 2019	$30,005,216	1,385,079	31,390,295

ii. Impactos del período

Como resultado de la aplicación inicial de la NIIF 16, en relación con los arrendamientos que anteriormente se clasificaron como arrendamientos operativos, el Grupo reconoció $25,262,016 de activos por derecho de uso y $28,497,580 de pasivos por arrendamientos al 31 de diciembre de 2019.

También en relación con aquellos arrendamientos conforme a la NIIF 16, el Grupo ha reconocido la depreciación y los costos por intereses, en lugar del arrendamiento de equipo de vuelo y otros gastos de arrendamiento operativo. Durante los doce meses terminados el 31 de diciembre de 2019, el Grupo reconoció $7,001,125 de cargos por depreciación y $1,649,755 de costos por intereses de estos arrendamientos.

Normas emitidas aún no adoptadas-

Existen algunas otras normas o modificaciones emitidas, cuya vigencia inicia en períodos posteriores al 1 de enero 2019 y en donde su adopción anticipada es permitida, sin embargo el Grupo no consideró su adopción anticipada en la preparación de estos estados financieros consolidados.

Nuevas Normas o Modificaciones	Contenido	Fecha Efectiva
Modificaciones a la NIIF 10 y NIC 28	Venta o Aportación de Activos entre un Inversionista y su Asociada o Negocio Conjunto	1 enero 2020
NIIF 17	Contratos de Seguros (1) (2)	1 enero 2021
Modificaciones al Marco Conceptual de las NIIF	Modificaciones a Referencias al Marco Conceptual en las NIIF	1 enero 2020
Modificaciones a la NIIF 3	Definición de un Negocio	1 enero 2020
Modificaciones a la NIC 1 y NIC 8 (3)	Definición de Material	1 enero 2020

(1) El Consejo publicó un borrador para discusión Modificaciones a la NIIF 17 *Contratos de Seguros* en junio de 2019 en el que se propone que la fecha de vigencia de esta la Norma se postergue en un año, de manera que se aplique a las entidades con períodos anuales comenzados el 1 de enero de 2021 o después.

(2) La aplicación anticipada de la NIIF 17 está permitida solo para las compañías que también aplican la NIIF 9 *Instrumentos Financieros*.

(3) La fecha efectiva para estas modificaciones se pospuso indefinidamente. La adopción anticipada sigue estando permitida.

(5) Determinación de valores razonables-

Varias políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la determinación del valor razonable de los activos y pasivos tanto financieros como no financieros. Los valores razonables para efectos de medición y de revelación se han determinado con base en los siguientes métodos. Cuando procede, se revela en las notas a los estados financieros mayor información sobre los supuestos realizados en la determinación de los valores razonables específicos de ese activo o pasivo.

(a) Propiedad-

El valor de mercado de una propiedad es el monto estimado por el cual una propiedad se podría intercambiar en la fecha de valuación entre un comprador y un vendedor que estén dispuestos a ello en una transacción con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables después de la debida labor de comercialización en la que cada una de las partes habría actuado voluntariamente y con conocimiento de causa.

(b) Instrumentos financieros derivados-

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados *"Over the Counter"* ("OTC") se obtiene de las contrapartes financieras con quienes se opera, y se les hacen pruebas de razonabilidad descontando los flujos futuros de efectivo estimados con base en los términos y vencimiento de cada contrato y el uso de los insumos del mercado. Los valores razonables reflejan el riesgo de crédito del instrumento e incluyen ajustes para tener en cuenta nuestro propio riesgo de crédito cuando sea apropiado.

(c) Pasivos financieros no derivados-

El valor razonable, que se determina para fines de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos futuros de efectivo del principal e intereses, descontados a la tasa de interés de mercado en la fecha del reporte. En el caso de arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina por referencia a contratos de arrendamiento similares.

(d) Títulos de deuda-

El valor razonable de los títulos de deuda, que se determina para fines de revelación, es determinado por su valor de cotización con respecto a la fecha de cierre del balance más un ajuste para reflejar el precio de la oferta. Si no cotizan, el valor razonable se estima utilizando una técnica de flujo de efectivo descontado utilizando flujos de caja esperados y una tasa de descuento de mercado relacionado.

(e) Pagos basados en acciones-

El valor razonable de los pagos basados en acciones que son otorgados a personal ejecutivo, se determina por referencia de los precios públicos cotizados para dichas acciones.

(6) Entidades del Grupo-

Subsidiarias significativas-

Las subsidiarias significativas se muestran a continuación:

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2019	Participación % 2018
Entidades consolidadas:					
I.	Aerovías de Mexico, S. A. de C. V. y subsidiarias (“Aeroméxico”)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	100	100
a	Aerolitoral, S. A. de C. V. (“Aerolitoral”) (2)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	99.74	99.74
b	Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
c	Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99
d	Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2019	Participación % 2018
e	Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. (“Operadora”)	Comercialización de sistemas de franquicias	México	75.51	75.51
f	Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V., tenedora de AM Formación Interna, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
g	Aerosys, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	50.01	50.01
h	Fundación Aeroméxico, A. C.	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas	México	99.99	99.99
i	Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	Servicios de capacitación de personal	México	99.99	99.99
j	Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V. (“Adensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	99.99	99.99
k	Estrategias Especializadas en Negocios, S. A. de C. V. (“Esensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	50	50
l	Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	100	100

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de pesos)

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2019	Participación % 2018
m	Fideicomiso Aeroméxico Servicios	Arrendamiento de equipo	México	100	100
n	Fideicomiso F/1748	Administración	México	100	100
o	Empresa de Mantenimiento Aéreo, S. A. de C. V.	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	100	100
II.	Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
III.	Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99
IV.	Rempresac Comercial, S. A. de C. V. (1)	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
V.	Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100
VI.	Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (2)	Servicio de transporte de carga	México	100	100
VII.	Premium Alliance Services, LLP	Prestación de servicios	Reino Unido	100	100
VIII.	T2 Servicios Aeroportuarios, S. A. de c. V.	Servicios aeroportuarios	México	100	-

	Subsidiaria	Actividad principal	País	Participación % 2019	Participación % 2018
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas:					
I.	Aeromexpress, S. A. de C. V.	Servicio de transporte de carga	México	50	50
II.	PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”) (3) tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V.	Diseño y desarrollo de programas de lealtad	México	51.14	51.14
III.	AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”) (3)	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	50	50
IV.	AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. (“AM BD”) (3)	Venta de paquetes vacacionales	México	51	51

(1) Esta empresa a su vez tiene participación directa en Operadora, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
(2) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Esensa, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
(3) El Grupo mantiene un control conjunto en estas compañías.

(7) Operaciones con partes relacionadas-

Compañía controladora-

Grupo Aeroméxico es la última instancia y la empresa controladora final.

El personal clave de la dirección de Grupo Aeroméxico durante el año y al final del ejercicio de 2019 se muestra en la hoja siguiente.

Miembros del Comité Ejecutivo:

Nombre (miembro desde)	**Membresía en otros órganos de gobierno de otras compañías**
Javier Arrigunaga Gómez del Campo (2008)	Presidente del consejo de administración y comité ejecutivo de Grupo Aeroméxico. Anterior director general y miembro del comité ejecutivo de Grupo Financiero Banamex, S. A. de C. V. ("GFB"), Bolsa Mexicana de Valores y Universidad Iberoamericana.
Eduardo Tricio Haro (2008)	Presidente del consejo de administración de Grupo Lala y Nuplen Alimentos. Miembro del consejo de administración de compañías mexicanas incluyendo Grupo Televisa, Mexichem, GFB, Aura Solar, y Consejo Mexicano de Negocios.
Andrés Conesa Labastida (2008)	Director general de Grupo Aeroméxico desde 2005 y miembro de su consejo de administración. Miembro del consejo de administración de Sempra Energy.

El Comité Ejecutivo está integrado por tres miembros de nuestro Consejo de Administración. Cada miembro es nombrado por un período de un año.

Alta dirección del Grupo:

Andrés Conesa Labastida (Director General)
Ricardo Sánchez Baker (Director Ejecutivo de Finanzas)
Nicolás Ferri (Director Ejecutivo de Ingresos)
James Sarvis (Director Ejecutivo de Operaciones)
Sergio Allard Barroso (Director Ejecutivo de Asuntos Legales y de Relaciones Institucionales)
Andrés Castañeda Ochoa (Director Ejecutivo de Experiencia al Pasajero y Comercio Digital)

Remuneración a consejeros y miembros de la Alta Dirección:

		2019	**2018**
Beneficios a corto plazo	$	40,852	44,761
Compensación variable		41,917	52,504
Pagos basados en acciones		22,785	22,785
	$	105,554	120,050

Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018, fueron efectuadas con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables, y son como se muestra a continuación:

i. Operaciones

		2019	2018
Ingresos:			
Boletos premio (2)	$	1,625,320	1,544,379
Interlineales (5)		-	463,248
Servicios administrativos (2)		1,963	1,920
Arrendamientos (2)		-	719
Uso de Salones Premier (2) y (5)		29,527	28,768
Otros servicios (2), (3), (4) y (5)		26,802	78,034
	$	1,683,612	2,117,068
Gastos:			
Compra de Puntos Premier y Sky Miles (2) y (5)	$	1,741,545	1,805,801
Combustible (5)		705,640	876,877
Interlineales (5)		1,117,287	-
Servicios de rampa, neto (5)		349,126	395,210
Mantenimiento (4) y (5) (a)		34,248	35,185
Costo redenciones pasajero frecuente (2)		249,565	75,225
Servicios de personal (5)		75,718	-
Manejo de carga (5)		33,252	27,163
Intereses, netos (1), (2), (3) y (4)		14,249	7,089
Otros servicios (3)		3,600	1,505
Publicidad (5)		3,870	12,071
	$	4,328,100	3,236,126

(1) Aeromexpress, S. A. de C. V. ("Aeromexpress")
(2) PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. ("PLM")
(3) Fideicomiso SEAT F/036 ("Fideicomiso SEAT")
(4) AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO")
(5) Delta Airlines ("Delta")

(a) En adición a los montos mostrados, la Compañía realizó operaciones de mantenimiento que conforme a las políticas respectivas fueron capitalizadas por un monto de $1,246,163 y $1,257,095 en 2019 y 2018, respectivamente.

ii. Saldos pendientes

Los saldos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se integran como se indica a continuación:

		2019	**2018**
Cuentas por cobrar:			
MRO	$	11,526	10,123
Fideicomiso SEAT		84,120	68,124
AM BD		-	1,923
Delta		17,733	-
	$	113,379	80,170
		======	=====
Cuentas por pagar:			
PLM (1)	$	1,575,941	1,606,249
Aeromexpress		315,719	310,341
AM BD		601	-
Delta		-	29,090
	$	1,892,261	1,945,680
		=======	=======

Las cuentas por cobrar y por pagar que se tienen con empresas relacionadas, se refieren a operaciones de cuenta corriente que no generan intereses, sin vencimiento específico y por su naturaleza se presentan a corto plazo.

(1) Dentro de este saldo, se encuentran operaciones pactadas que establecen un interés a tasas de mercado.

Transacciones con personal clave y directores

A los directores de la Compañía les fueron asignadas un 1.7 y 1.8 por ciento de las acciones con derecho a voto de la Compañía para los años 2019 y 2018, respectivamente.

(8) Reconocimiento de ingresos-

i. Ingreso Pasajeros -

Los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente "Club Premier" de Aeroméxico.

		2019	2018
Pasajeros	$	58,266,654	59,230,229
Ingresos complementarios		5,141,300	5,300,282
	$	63,407,954	64,530,511

ii. Transportación no utilizada -

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los boletos reembolsados o los no utilizados y los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aeroméxico, en donde el Grupo no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas.

Por los años terminados el 31 de diciembre 2019 y 2018, el Grupo reconoció aproximadamente $4,518,995 y $4,445,912, respectivamente, de ingreso pasaje por boletos que fueron incluidos en el saldo de transportación no utilizada al inicio de los mismos períodos. El saldo de la cuenta de trasportación no utilizada se espera será reconocido en los próximos doce meses.

(9) Segmentos operativos-

El Grupo tiene un segmento operativo – transportación aérea. El segmento se basa en la estructura de informes internos para el Director General de la Compañía, quien es el tomador de decisiones. El criterio principal de los resultados por segmento es la UAFIDAR (definida como la Utilidad antes de Costos/Ingresos Financieros, Impuestos, Depreciación, Amortización y Rentas).

La información geográfica de ingresos por segmento se presenta a continuación:

		2019	2018
México	$	25,664,787	26,699,203
Norte, Centro y Sudamérica		27,310,103	28,677,822
Europa y Asia		15,791,113	14,887,000
	$	68,766,003	70,264,025

(10) Efectivo y equivalentes de efectivo-

		2019	2018
Saldo en bancos	$	3,354,455	2,996,302
Depósitos a la vista		3,620,371	4,690,327
Efectivo y equivalentes de efectivo	$	6,974,826	7,686,629

En la nota 28 se revela la exposición del Grupo al riesgo de tasa de interés y un análisis de sensibilidad para activos y pasivos financieros.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo mantenía $2,096,823 y $1,424,510, respectivamente, como efectivo restringido derivado principalmente de la consolidación del fideicomiso de bursatilización de las ventas por tarjeta de crédito a través de oficinas y agencias en México.

(11) Instrumentos financieros derivados-

		2019	2018
Activos financieros	$	-	700,901
Derivados activos circulantes		46,922	52,290
Derivados activos no circulantes		22,472	273,211
Derivados pasivos no circulantes		(1,139,207)	(437,703)
		=======	=======

Al 31 de diciembre de 2018, el Grupo mantenía inversiones en pesos mexicanos (en su mayoría) y dólares americanos mediante instrumentos de Mercado de Dinero, con vencimiento mayor a 90 días, los cuales han sido clasificados como instrumentos financieros a valor razonable a través de resultados.

Las inversiones se encuentran diversificadas tanto en términos de emisores como de contrapartes, teniéndose Instrumentos de Deuda emitidos por el Gobierno Federal, Instituciones Financieras y Corporativos con alta calificación crediticia.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo contaba con *interest rate swaps* vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR 3 meses. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante, incluyendo los certificados bursátiles emitidos.

Los instrumentos financieros derivados usados por el Grupo y su exposición a riesgos de crédito, tipo de cambio y tasas de interés se revelan en la Nota 28.

(12) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados circulantes, consisten principalmente en anticipos de publicidad y pago de combustible.

Los pagos anticipados y depósitos no circulantes, se analizan en la hoja siguiente.

		2019	2018
Anticipos para operaciones de renovación de flota (1)	$	3,350,838	3,116,719
Depósitos:			
Para renta de equipo de vuelo y motores		1,312,552	1,421,702
Con instituciones financieras		311,474	277,941
Con grupos aeroportuarios		423,575	423,575
Reservas de mantenimiento		6,041,035	6,377,998
Otros		188,261	190,840
	$	11,627,735	11,808,775

(1) El Grupo ha efectuado contratos para continuar con la renovación de su flota; para estos propósitos se han hecho anticipos a los fabricantes (ver Nota 32) que se aplicarán conforme se realicen las operaciones de incorporación a la flota de nuevas aeronaves, los cuales están parcialmente financiados.

(13) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se integran como sigue:

		2019	2018
Refacciones y accesorios (1)	$	1,475,427	1,417,268
Materiales diversos		125,143	130,411
	$	1,600,570	1,547,679

Los inventarios se presentan netos de estimaciones por obsolescencia. Las disminuciones totales por obsolescencia al 31 de diciembre 2019 y 2018 fueron de $166,947 y $285,308, respectivamente.

(1) Durante el 2019 y 2018, estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible utilizado en México.

(14) Cuentas por cobrar, neto-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se analizan a continuación:

		2019	2018
Líneas aéreas y agencias de viajes	$	242,141	492,773
Tarjetas de crédito y clientes (1)		3,818,930	4,249,135
Impuestos por recuperar		1,612,574	1,309,069
Otros		537,095	919,026
		6,210,740	6,970,003
Menos estimación para cuentas incobrables		(260,869)	(219,500)
Total de cuentas por cobrar a corto plazo		5,949,871	6,750,503
Cuentas por cobrar a largo plazo (2)		1,346,861	1,032,905
Total de cuentas por cobrar	$	7,296,732	7,783,408

Para el análisis de antigüedad de cartera y otras cuentas por cobrar, ver Nota 28.

(1) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en México está garantizando los bonos (“CEBURES”) emitidos por la Compañía, así como también la cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos (ver Nota 21).

(2) Incluye cuentas por cobrar en dólares con vencimiento en 2021. La exposición del Grupo a riesgos de crédito y de tipo de cambio y las pérdidas por deterioro relacionadas con las cuentas por cobrar del Grupo se revelan en la Nota 28.

(15) Propiedades y equipo

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el rubro de propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso se analiza como sigue:

		Derechos de uso (1)															
		Equipo de vuelo bajo arrendaamientos financiero	Equipo de vuelo y otros bajo arrendamientos operativos	Mantenimiento mayor	Equipo de vuelo	Refacciones y accesorios rotables	Mejoras en el equipo de vuelo	Maquinaria y equipo	Mejoras a locales arrendados	Mobiliario y equipo de cómputo	Construcciones (2)	Equipo de tierra y plataforma	Equipo de transporte	Otros equipos	Construcciones en proceso	Terrenos	Total
Costo o costo asumido																	
Saldo al 1o. de enero de 2019	$	32,676,294	-	11,315,615	2,058,567	1,593,441	1,673,359	933,692	1,893,769	474,583	392,876	181,951	133,713	435,312	278,454	169,918	54,211,544
Reconocimiento inicial de los activos por derecho de uso por la adopción de la NIIF 16		-	28,643,127	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28,643,127
Adquisiciones		235,294	4,677,785	3,902,451	-	226,311	191,431	54,351	122,162	55,302	-	31,833	30,253	48,677	-	-	9,575,850
Bajas		(189,465)	-	(735,581)	(97,092)	(311,058)	(60,148)	(1,017)	-	(6,075)	-	(373)	(69)	(797)	(84,591)	-	(1,486,266)
Traspasos		(619,570)	-	-	619,570	-	-	-	8,300	(1)	(9,099)	-	-	-	-	800	-
Efecto de variación por tipo de cambio		(1,761,451)	(1,057,771)	(226,003)	643,653	(45,047)	(29,685)	(570)	(27,848)	(1,168)	(1,750)	338	(1,133)	(1,653)	(11,657)	(76)	(2,521,821)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$	**30,341,102**	**32,263,141**	**14,256,482**	**3,224,698**	**1,463,647**	**1,774,957**	**986,456**	**1,996,383**	**522,641**	**382,027**	**213,749**	**162,764**	**481,539**	**182,206**	**170,642**	**88,422,434**
Saldo al 1o. de enero de 2018	$	32,831,416	-	9,848,970	110,097	1,769,489	1,444,702	884,808	1,667,405	438,397	389,267	143,067	115,535	393,459	761,454	169,918	50,967,984
Adquisiciones		2,948,807	-	3,610,711	-	141,201	354,845	52,115	264,656	36,446	8,229	48,835	18,497	45,112	5,315	-	7,534,769
Bajas		(1,310,281)	-	(2,154,481)	-	(309,481)	(136,727)	(3,203)	(38,088)	(415)	(16,925)	(9,946)	(295)	(3,465)	(350,890)	-	(4,334,197)
Traspasos		(1,961,475)	-	-	1,961,475	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Efecto de variación por tipo de cambio		167,827	-	10,415	(13,005)	(7,768)	10,539	(28)	(204)	155	12,305	(5)	(24)	206	(137,425)	-	42,988
Saldo al 31 de diciembre de 2018	$	**32,676,294**	**-**	**11,315,615**	**2,058,567**	**1,593,441**	**1,673,359**	**933,692**	**1,893,769**	**474,583**	**392,876**	**181,951**	**133,713**	**435,312**	**278,454**	**169,918**	**54,211,544**
Depreciación																	
Saldo al 1o. de enero de 2019	$	4,936,066	-	4,260,786	734,592	610,332	620,972	680,656	916,401	370,800	211,345	96,808	83,231	318,183	-	-	13,840,172
Depreciación del año		1,295,767	7,001,125	2,590,986	116,192	80,585	314,837	48,689	194,944	32,132	14,567	13,300	12,025	38,363	-	-	11,753,512
Traspasos		(190,666)	-	-	190,666	-	-	-	(5,544)	12	5,532	-	-	-	-	-	-
Bajas		(180,193)	-	(595,478)	(97,092)	(157,533)	-	(715)	-	(6,075)	-	(246)	(69)	(797)	-	-	(1,038,198)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$	**5,860,974**	**7,001,125**	**6,256,294**	**944,358**	**533,384**	**935,809**	**728,630**	**1,105,801**	**396,869**	**231,444**	**109,862**	**95,187**	**355,749**	**-**	**-**	**24,555,486**
Saldo al 1o. de enero de 2018	$	4,418,684	-	3,238,023	97,092	726,270	488,306	637,824	739,801	346,294	217,708	96,525	73,750	281,201	-	-	11,361,478
Depreciación del año		1,626,929	-	2,237,693	-	91,236	269,393	44,643	214,688	24,921	10,562	9,210	9,776	39,878	-	-	4,578,929
Traspasos		(637,500)	-	-	637,500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Bajas		(472,047)	-	(1,214,930)	-	(207,174)	(136,727)	(1,811)	(38,088)	(415)	(16,925)	(8,927)	(295)	(2,896)	-	-	(2,100,235)
Saldo al 31 de diciembre de 2018	$	**4,936,066**	**-**	**4,260,786**	**734,592**	**610,332**	**620,972**	**680,656**	**916,401**	**370,800**	**211,345**	**96,808**	**83,231**	**318,183**	**-**	**-**	**13,840,172**
Valor neto en libros																	
Al 31 de diciembre de 2019	$	**24,480,128**	**25,262,016**	**8,000,188**	**2,280,339**	**930,263**	**839,148**	**257,826**	**890,582**	**125,772**	**150,583**	**103,887**	**67,577**	**125,790**	**182,206**	**170,642**	**63,866,948**
Al 31 de diciembre de 2018	$	**27,740,228**	**-**	**7,054,829**	**1,323,974**	**983,109**	**1,052,387**	**253,036**	**977,368**	**103,783**	**181,531**	**85,143**	**50,482**	**117,129**	**278,454**	**169,918**	**40,371,372**

(1) Valor neto en libros de derechos de uso totales en 2019 por $49,742,144

(2) Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde el Grupo tiene otras instalaciones, establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para el Grupo. Los contratos más importantes tienen diferentes fechas de vencimiento.

Arrendamientos financieros-

Los arrendamientos financieros en 2019 incluyen cinco aeronaves Boeing B787-9 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2028, bajo el esquema conocido como JOLCO (*Japanese Opereating Lease with Call Option* por sus siglas en inglés); dos aeronaves Boeing B787-8 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2027; nueve aviones Boeing B737 (mismo número en 2018) con vencimiento en algunos casos hasta 2025; diez aviones Embraer EMB-190 en 2019 (mismo número en 2018) con último vencimiento en 2024.

Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo consideró como arrendamientos financieros dos motores como parte de sus activos fijos, y un simulador de vuelo en el 2019.

Los equipos bajo arrendamiento financiero aseguran las obligaciones de arrendamiento. Al 31 de diciembre 2019 el valor neto de los equipos bajo arrendamiento financiero es de $24,480,128 (2018: $27,740,228). Durante el año 2019, la Compañía adquirió activos en este esquema por $235,294 (2018: $2,948,807). Para los compromisos con respecto a los pagos futuros de arrendamientos financieros, ver Nota 21.

Propiedades y equipo en construcción-

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo estimó costos para concluir proyectos y construcciones en proceso, por un importe de $124,330 y $168,272, respectivamente.

Pérdida por deterioro y reversión posterior-

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, el Grupo no presenta pérdidas por deterioro en el valor de sus activos, dicha evaluación la realizó conforme a lo estipulado en la NIC 36 *Deterioro del valor de los activos*.

(16) Arrendamientos-

Nuestra política contable está descrita en la Nota 3 (f).

Arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario (NIIF 16)-

El Grupo arrienda equipo de vuelo y ciertos inmuebles. Los términos de los arrendamientos típicamente son por períodos de 5 a 10 años con opciones de renovación después de dichos vencimientos. Para algunos de estos arrendamientos, existen restricciones para que el Grupo pueda subarrendar estos bienes.

Los contratos de renta de equipo de vuelo e inmuebles fueron en su mayoría pactados en años pasados, y clasificados en su momento como arrendamientos operativos bajo la NIC 17 (ver Nota 15).

El Grupo renta equipo informático bajo contratos que se extienden entre uno a tres años. Estos arrendamientos son considerados de corto plazo o de bajo valor. El Grupo optó por no reconocer activos por derechos de uso y pasivos por arrendamientos para este tipo de bienes.

La información sobre arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario, se presenta a continuación.

i. Activos por derecho de uso-

Activos por derecho de uso en 2019 por $25,262,016, relacionados a equipo de vuelo e inmuebles que no cumplen con la definición de inversiones en activos fijos, se presentan como propiedades y equipo (ver Nota 15).

ii. Montos reconocidos en resultados-

El gasto total de rentas durante los años terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 (2019: gastos relacionados a arrendamientos de corto plazo o bajo valor), son como sigue:

		2019	2018
Equipo de vuelo	$	230,014	7,757,380
Inmuebles		67,984	448,955
	$	297,998	8,206,335

iii. Condiciones de los arrendamientos-

A continuación se mencionan los arrendamientos operativos más significativos:

(a) En 2019, el Grupo arrendó 101 aviones (incluyendo 6 B737 MAX – ver Nota 32) y 24 motores (2018: 98 aviones y 23 motores) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2029. En algunos casos, al término del contrato, está prevista la opción de compra a valor de mercado y en otros, la opción de extender los plazos de arrendamiento.

Durante 2019 y 2018, el Grupo renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, los cuales se presentan como una obligación al cierre de esos años (ver Nota 32).

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con cartas de crédito o depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Mantener las cartas de crédito en los bancos hasta 60 días promedio después del término del contrato.
- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.
- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.
- Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
- Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
- Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo cumplió con todas las obligaciones mencionadas anteriormente.

(b) El Grupo cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento operativo, donde algunos contratos están en proceso de renovación.

(c) Los pagos de arrendamientos realizados en 2019 fueron por $6,289,993.

(17) Activos intangibles-

Costo	Propiedad intelectual (1)	Software	Derechos fiduciarios (2)	Total
Saldo al lo. de enero de 2019	$ 191,974	1,406,818	1,271,126	2,869,918
Adiciones	-	116,751	-	116,751
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	-	(24,242)	-	(24,242)
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$ 191,974	1,499,327	1,271,126	2,962,427

Costo	Propiedad intelectual (1)	Software	Derechos fiduciarios (2)	Total
Saldo al lo. de enero de 2018	$ 191,974	1,331,263	1,271,126	2,794,363
Adiciones	-	70,229	-	70,229
Bajas	-	-	-	-
Moneda funcional	-	5,326	-	5,326
Saldo al 31 de diciembre de 2018	$ 191,974	1,406,818	1,271,126	2,869,918

Amortización

Saldo al lo. de enero de 2019	$ -	756,542	-	756,542
Amortización del año	-	167,807	-	167,807
Moneda Funcional	-	20,375	-	20,375
Saldo al 31 de diciembre de 2019	$ -	944,724	-	944,724

	Propiedad intelectual (1)	Software	Derechos fiduciarios (2)	Total
Saldo al lo. de enero de 2018	$ -	535,236	-	535,236
Amortización del año	-	189,198	-	189,198
Moneda Funcional	-	32,108	-	32,108
Saldo al 31 de diciembre de 2018	$ -	756,542	-	756,542
Valor en libros, neto				
Al 31 de diciembre de 2019	$ 191,974	554,603	1,271,126	2,017,703
Al 31 de diciembre de 2018	$ 191,974	650,276	1,271,126	2,113,376

(1) Propiedad intelectual recibida como pago parcial inicial por la venta de las acciones de PLM.

(2) Corresponde a los derechos que se tienen por la aportación a un fideicomiso, del inmueble que ocuparon anteriormente las oficinas corporativas del Grupo ubicado en la Ciudad de México, a manera que el mismo pueda ser considerado en el desarrollo de un nuevo inmueble en sustitución del anteriror, por el que otros fideicomitentes aportarán las construcciones necesarias para el desarrollo del proyecto denominado "Torre Aeroméxico". Este proyecto se estima llevará en su construcción aproximadamente cuarenta y seis meses a partir de la obtención de las licencias y autorizaciones necesarias, en donde la Compañía será propietaria de 9,000 metros cuadrados del espacio futuro.

Al 31 de diciembre 2019, la Compañía no ha reconocido pérdidas por deterioro.

(18) Inversiones en negocios conjuntos y asociadas-

La participación en otras entidades al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se compone como sigue:

		2019	2018
Participación en negocios conjuntos	$	573,649	450,091
Participación en asociada		179,390	170,571
	$	753,039	620,662

(a) Negocios conjuntos-

El Grupo clasifica su participación en acuerdos conjuntos como negocios conjuntos, derivado de que el Grupo tiene derechos solamente sobre los activos netos de dichos acuerdos.

El Grupo tiene los siguientes acuerdos conjuntos:

i. ***Negocio conjunto con Delta Airlines ("Delta") –***

Grupo Aeroméxico y Delta han establecido el negocio conjunto AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") para prestar servicios de reparación y mantenimiento (incluyendo mantenimiento mayor) a aeronaves dentro de sus instalaciones en Querétaro, México. El MRO presta los servicios mencionados a Grupo Aeroméxico, Delta y otras aerolíneas terceras.

A continuación se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en MRO:

		2019	2018
Porcentaje de participación	$	50.0%	50.0%
		=======	=======
Activos circulantes	$	489,795	681,877
Activos no circulantes		429,461	472,767
Pasivos circulantes		(7,659)	(164,105)
Pasivos no circulantes		(74,589)	(74,228)
Activos netos (100%)	$	837,008	916,311
		=======	=======
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	$	418,504	458,155
		=======	=======
Ingresos	$	2,315,070	2,104,529
Gastos de operación		2,206,794	1,993,357
Utilidad del ejercicio (100%)		108,276	111,172
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	$	54,138	55,586
		=======	=======

ii. ***Negocio conjunto "Club Premier"-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Aimia Inc., Montreal - Canada - (Aimia). Dicho negocio conjunto (PLM) administra el programa de coalición y de lealtad de viajero frecuente llamado "Club Premier".

Grupo Aeromexico y Aimia efectuaron varios acuerdos para administrar PLM conjuntamente. Algunos de los acuerdos más significativos incluyen los de participación comercial y servicios de administración.

El Grupo reconoce a PLM como un negocio conjunto aún y cuando mantiene el 51.14%, ya que todas las actividades relevantes requieren la aprobación unánime entre las dos partes.

A continuación se presenta la información financiera de PLM, incluida en sus propios estados financieros, ajustada a su valor razonable al momento de la adquisición y por diferencias en políticas contables.

De igual forma, se presenta la información resumida y su conciliación con el valor en libros de la participación del Grupo en PLM:

		2019	**2018**
Porcentaje de tenencia accionaria	$	51.14%	51.14%
		=======	=======
Activos circulantes	$	4,230,522	3,854,285
Activos no circulantes		4,735,226	4,551,095
Pasivos circulantes		(8,489,988)	(7,884,950)
Pasivos no circulantes		(5,621)	(5,788)
Activos netos (100%)	$	470,139	514,642
		=======	=======
Participación del Grupo sobre activos netos	$	240,453	263,214
Eliminación de crédito mercantil y otros activos intangibles, neto de impuestos diferidos		(316,502)	(505,091)
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	$	(76,049)	(241,877)
		=======	=======

		2019	2018
Ingresos (1)	$	1,898,732	218,355
Gastos de operación		679,601	635,624
Ingresos financieros y otros		(133,632)	145,951
Impuestos a la utilidad		326,872	(81,572)
(Pérdida) utilidad del ejercicio (100%)		758,627	(189,746)
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	$	388,000	(97,046)
Participación por distribución de utilidades de años anteriores		318,035	-
Total	$	706,035	(97,046)

(1) En el año 2018, PLM determinó una modificación a su porcentaje estimado de expiración de puntos a ser redimidos en el futuro, basado en las condiciones actuales del programa Club Premier, el fortalecimiento de éste y la lealtad de sus socios hacia el mismo. Este cambio de estimación generó un ajuste en sus resultados del año, que para Grupo Aeroméxico representó un efecto negativo de $592 millones en su participación sobre el resultado del ejercicio 2018 en PLM.

iii. ***Negocio conjunto "Gran Plan"-***

El Grupo mantiene un negocio conjunto con Viajes Beda, S. A. de C. V. para administrar el programa de paquetes vacacionales llamado "Gran Plan", a través de la compañía denominada AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. ("AM BD").

A continuación: se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en AM BD:

		2019	2018
Porcentaje de tenencia accionaria	$	51.0%	51.0%

		2019	2018
Activos circulantes	$	53,998	14,386
Activos no circulantes		445,452	487,073
Pasivos circulantes		(46,129)	(43,002)
Activos netos (100%)	$	453,321	458,457
Valor en libros de la participación del Grupo en el negocio conjunto	$	231,194	233,813

		2019	2018
Utilidad del ejercicio (100%)	$	(4,582)	7,024
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	$	(2,337)	3,512

(b) Asociada-

La participación en compañía asociada al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se compone de la participación de la Compañía en Aeromexpress (cesó operaciones regulares en 2011).

A continuación se presenta la información financiera en libros en la asociada, con una participación del 50%:

		2019	2018
Valor en libros de la participación en la asociada al inicio del año	$	170,571	160,857
Participación en resultados		8,819	9,714
Saldo al final del año	$	179,390	170,571

(19) Impuesto sobre la renta (ISR)-

La ley del ISR vigente establece una tasa del 30%.

El gasto por impuestos por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2019 y 2018 se integra por lo siguiente:

		2019	2018
Sobre base fiscal	$	211,821	220,799
Gasto por impuestos diferidos		(1,165,618)	(1,472,948)
Total impuestos a la utilidad	$	(953,797)	(1,252,149)

(a) Conciliación de la tasa efectiva de impuesto:

	2019		2018	
	%	$	%	$
Resultado del ejercicio		(2,368,930)		(1,878,547)
Impuesto a la utilidad	(29%)	(953,797)	(40%)	(1,252,149)
Resultado, excluyendo impuesto sobre la renta		(3,322,727)		(3,130,696)
Impuesto a la utilidad usando la tasa aplicable	(30%)	(996,818)	(30%)	(939,209)
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	(7%)	(229,997)	-	8,470
Gastos no deducibles	15%	505,843	16%	495,754
Efecto de inflación	(1%)	(48,052)	(2%)	(71,687)
Otros, principalmente efecto por tipo de cambio neto	(6%)	(184,773)	(24%)	(745,477)
	(29%)	(953,797)	(40%)	(1,252,149)

(20) Activos y pasivos por impuestos diferidos-

(a) Reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos-

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se detallan a continuación:

	ISR	
	2019	**2018**
Activos diferidos:		
Estimación para cuentas incobrables	$ 55,500	60,735
Provisiones	136,957	790,043
Transportación no utilizada	1,233,524	1,320,400
Pasivos por arrendamiento	12,930,011	3,871,994
Pérdidas fiscales por amortizar	5,125,492	4,132,192
Anticipo de clientes	162,452	176,048
Beneficios a los empleados	1,074,773	897,928
Otras reservas (principalmente reserva de devolución de aviones)	1,041,932	310,898
Total de activos diferidos	21,760,641	11,560,238
Pasivos diferidos:		
Inventarios	537,427	513,254
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	12,633,674	5,121,598
Pagos anticipados	304,784	429,611
Gastos por amortizar	4,094,354	3,678,712
Otros	534,745	562,098
Pasivo diferido	18,104,984	10,305,273
Activo diferido neto, registrado en estados de situación financiera	$ 3,655,657	1,254,965

Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recuperen. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2019, las pérdidas fiscales por amortizar expiran como se muestra a continuación:

Año	Importe actualizado al 31 de diciembre de 2019
2021	$ 50,973
2022	263,564
2023	1,688,899
2024	2,432,066
2025	2,418,777
2026	2,337,725
2027	1,466,901
2028	3,165,407
2029	3,257,172

(b) Movimientos en diferencias temporales durante el año-

		1o. de enero de 2019	Reconocimiento en resultados	Reconocimiento en capital	Al 31 de diciembre de 2019
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso)	$	(5,121,598)	(7,512,076)	-	(12,633,674)
Activos intangibles		(4,108,323)	(290,815)	-	(4,399,138)
Inventarios		(513,254)	(24,173)	-	(537,427)
Transportación no utilizada		1,320,400	(86,876)	-	1,233,524
Arrendamientos		3,871,995	9,058,016	-	12,930,011
Provisiones		1,687,970	(476,240)	-	1,211,730
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)		4,117,775	497,782	1,235,074	5,850,631
	$	1,254,965	1,165,618	1,235,074	3,655,657

		1o. de enero de 2018	Reconocimiento en resultados	Reconocimiento en capital	Al 31 de diciembre de 2018
Propiedades y equipo	$	(4,677,748)	(443,850)	-	(5,121,598)
Activos intangibles		(3,382,915)	(725,408)	-	(4,108,323)
Inventarios		(467,883)	(45,371)	-	(513,254)
Transportación no utilizada		1,432,123	(111,723)	-	1,320,400
Arrendamientos financieros		2,877,177	994,818		3,871,995
Provisiones		985,694	702,276	-	1,687,970
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)		2,861,065	1,102,206	154,504	4,117,775
	$	(372,487)	1,472,948	154,504	1,254,965

(21) Créditos y préstamos-

Las características y en su caso las garantías otorgadas por la Compañía relativas a los adeudos (incluyendo arrendamientos) que integran este rubro al 31 de diciembre de 2019 y 2018, se describen a continuación:

Miles de $	Moneda	Tasa de interés nominal	Año de vencimiento	2019	2018
Crédito garantizado por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos	US$	*Tasa Libor más 325 puntos base*	2023	$5,423,455	$7,123,561
Certificados bursátiles ("CEBURES") emitidos en México, garantizados por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en México (2) (3)	$	*Tasa TIIE más un rango entre 138 a 168 puntos base (138 a 170 puntos base en 2018)*	2024	5,640,643	4,399,920

Financiamiento de anticipos sobre derechos de compra de aviones	US$	*Tasa Libor más 275 puntos base*	2020	1,392,891	1,451,001
Certificados bursátiles (“CEBURES”) emitidos en México, no garantizados	$	*Tasa TIIE más un rango entre 30 a 75 puntos base (rango entre 30 a 80 puntos base en 2018)*	2020	2,562,000	2,000,000
Crédito simple con la garantía de la SERV de Suiza	US$	*Tasa Libor más 65 puntos base*	2020	360,004	628,838
Préstamo	US$	*Tasa anual fija 5.62% (4.34% a 5.62% en 2018)*	2022	106,218	210,264
Crédito simple con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US$	*Tasa Libor más rangos entre 60 a 65 puntos base*	2021	146,731	282,543
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US$	*Tasa Libor más 160 puntos base*	2020	3,162	23,169
Préstamo	$	*Tasa TIIE más 250 puntos base*	2020	100,000	120,000
Préstamo	$	*Tasa TIIE más 253 puntos base (2018 Tasa anual fija de 10.51%)*	2020	180,000	120,000

Préstamo garantizado por The export Credit Agency in Germany	US$	*Tasa Libor más 150 puntos base*	2024	514,513	-
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	$	*Tasa TIIE más 50 puntos base*	2021	131,787	-
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	$	*Tasa TIIE más 35 puntos base*	2022	469,804	-
Préstamo	$	*Tasa TIIE más 300 puntos base*	2019	-	125,000
Total préstamos				**17,031,208**	**16,484,296**
Arrendamientos financieros (JOLCO) de equipo de vuelo y otros equipos	US$	*Tasas anuales fijas entre 3.78% y 4.57%*	2029	11,689,916	12,906,650
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US$	*Tasa anual fija de 2.33%*	2027	2,231,830	2,645,621

Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía de BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimiento Económico y Social) (1)	US$	*Tasas anuales fijas en un rango de 3.21% a 4.12% y/o tasas variables de Libor más 200 puntos base*	2024	1,919,517	2,483,267
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex- Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US$	*Tasa anual fija de 2.54%*	2025	1,147,096	1,385,194
Arrendamientos financieros de equipos de vuelo y otros equipos con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1) (3)	$	*Tasa TIIE más 65 puntos base*	2024	772,784	907,565
Arrendamiento financiero de equipos de vuelo	US$	*Tasas anuales fijas entre 3.16% a 3.57%*	2022	423,658	162,736
Arrendamiento financiero de equipos de vuelo	US$	*Tasa anual fija de 6.88%*	2029	195,301	-
Arrendamiento financiero de equipos de vuelo	US$	*Tasa anual fija de 4.19%*	2022	-	284,529
Total Arrendamientos Financieros				**18,380,102**	**20,775,562**

Pasivos por Arrendamientos (adopción de NIIF 16 en 2019)				**28,497,580**	**-**
Total Pasivos por Arrendamientos (2018: Arrendamientos Financieros)				**46,877,682**	**20,775,562**
Total Deuda Financiera				**63,908,890**	**37,259,858**
Total Gastos por Amortizar				**(488,216)**	**(634,829)**
Total Deuda Financiera, neta				**63,420,674**	**36,625,029**
Menos vencimientos circulantes de la deuda financiera				(7,492,455)	(8,702,009)
Menos vencimientos circulantes de arrendamientos				(8,234,789)	-
Menos vencimientos circulantes de los gastos por amortizar				(98,342)	(98,342)
Vencimientos circulantes, neto				**(15,628,902)**	**(8,603,667)**
Deuda a largo plazo				48,181,646	28,557,849
Gastos por amortizar a largo plazo				(389,874)	(536,487)
Deuda Financiera a largo plazo, neta				**$47,791,772**	**$28,021,362**

(1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para el Grupo de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos acordados con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que el Grupo pueda vender o transferir la totalidad o parte substancial de sus activos.

(2) Este préstamo establece compromisos financieros relacionados con razones de cobranza, que representan la garantía de repago del mismo.

(3) Al 31 de diciembre 2019 y 2018, el Grupo contrató *Swaps* sobre tasa de interés, lo que le permite pagar una tasa fija (ver Nota 28).

Asimismo, existe la obligación, en algunos contratos, de notificar los cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte, en algunos contratos están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo está en cumplimiento con los compromisos mencionados.

Todos los préstamos tienen vencimientos a lo largo del año. Al 31 de diciembre de 2019, los vencimientos futuros de deuda financiera neta, son las que se muestran a continuación:

Año		Préstamos	Arrendamientos financieros	Arrendamientos	Total
Circulante - 2020	$	7,463,565	1,892,072	6,273,265	15,628,902
No-circulante:					
2021		3,062,978	1,939,655	5,234,347	10,236,980
2022		3,633,405	1,944,399	4,294,089	9,871,893
2023		2,324,636	1,824,295	3,341,597	7,490,528
2024		545,285	1,600,525	2,650,529	4,796,339
2025 y posterior		-	8,692,279	6,703,753	15,396,032
Total no-circulante		9,566,304	16,001,153	22,224,315	47,791,772
Total Deuda Financiera	$	17,029,869	17,893,225	28,497,580	63,420,674

Conciliación entre cambios en los pasivos y flujos de efectivo surgidos de actividades de financiamiento-

		Deuda financiera	Arrendamientos	Total
	$			
Saldo al 1 enero 2019		36,625,029	31,390,295	68,015,324
Préstamos obtenidos		5,641,348	-	5,641,348
Pago de préstamos		(6,235,262)	(6,289,993)	(12,525,255)
Cambios totales provenientes de actividades de financiamiento		(593,914)	(6,289,993)	(6,883,907)
Efectos por cambios en tipo de cambio		(1,108,021)	(1,049,995)	(2,158,016)
Otros cambios –				
Nuevos arrendamientos		-	4,447,273	4,447,273
Gastos por intereses		1,925,931	1,649,755	3,575,686
Intereses pagados		(1,918,455)	(1,686,775)	(3,605,230)
Otra provisiones, neto		(7,476)	37,020	29,544
Saldo al 31 diciembre 2019	$	34,923,094	28,497,580	63,420,674

Existen ciertas condiciones establecidas para la renovación de flota del Grupo (ver Nota 32).

(22) Beneficios a los empleados-

El Grupo tiene establecidos planes de retiro y jubilación para parte de sus empleados. Los beneficios de los planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos, años de servicio prestados, índices de mortalidad y las expectativas de incrementos salariales. El Grupo realiza periódicamente aportaciones a fondos en fideicomiso irrevocable, establecidos para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. Los fondos en fideicomiso se invierten principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso de los activos del plan.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de 15 años de servicio o cuando son liquidados. La Compañía no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad, la cual asciende a $233,633 y $170,759 al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente, los cuales se incluyen dentro de los totales de beneficios a los empleados que se presentan a dichas fechas.

(a) Composición de los activos del plan-

		2019	2018
Inversiones en acciones	$	721	665
Bonos gubernamentales		10,487	9,656
	$	11,208	10,321

(b) Movimientos en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)-

		2019	2018
OBD al lo. de enero	$	3,568,557	3,478,130
Beneficios pagados por el plan		(395,933)	(370,742)
Costo laboral del servicio actual		262,892	306,621
Costo financiero		316,411	253,302
Efecto por reducción		887	738
		3,752,814	3,668,049
Pérdidas (ganancias) actuariales reconocidas en la cuenta de otros resultados integrales:			
Supuestos financieros		467,447	(163,885)
Supuestos demográficos		29,822	16,100
Ajustes por experiencia		(47,322)	48,293
OBD al 31 de diciembre	$	4,202,761	3,568,557

(c) Movimiento en el valor presente de los activos del plan-

		2019	2018
Valor razonable de los activos del plan al 1o. de enero	$	10,321	9,583
Rendimiento esperado de los activos del plan		887	738
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre	$	11,208	10,321

(d) Ganancias y (pérdidas) actuariales reconocidas en otros resultados integrales-

		2019	2018
Monto acumulado al 1o. de enero	$	134,934	35,442
Reconocidas durante el ejercicio		(449,947)	99,492
Monto acumulado al 31 diciembre	$	(315,013)	134,934

(e) Supuestos actuariales-

Los principales supuestos actuariales a la fecha del informe, se muestran en la hoja siguiente.

	2019	2018
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	7.20%	9.40%
Tasa de descuento	7.20%	9.40%
Tasa de incremento en los niveles de sueldos futuros	4.54%	5.04%
Promedio restante de la vida laboral (aplicables a beneficios de retiro)	14 años	14 años

Las tasas de descuento asumidas se derivan de tarifas existentes en bonos del gobierno para que la oportunidad y montos de los pagos coincidan con el momento y los importes de los pagos de pensiones proyectadas.

(f) Análisis de sensibilidad-

Las variaciones razonablemente posibles a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2018 en las cantidades que se muestran a continuación:

	Incremento	Disminución
Tasa de descuento (0.5% variación)	$ (145,613)	154,923
	======	======
Tasa de incremento en sueldos (0.5% variación)	$ 150,990	(143,036)
	======	======

(23) Pagos basados en acciones-

El Grupo asignó en 2019 pagos basados en acciones en forma de acciones gratuitas por 609,020 (539,770 acciones en 2018) a cierto personal clave, sujeto a ciertas condiciones de servicio. El valor razonable de las acciones es por $14.8 millones en 2019 ($14.8 millones en 2018). Estos planes tienen los términos que se muestran en la hoja siguiente.

2019 Número de acciones		2018 Número de acciones	
203,007	Febrero 2020	179,925	Enero 2019
203,007	Febrero 2021	179,924	Enero 2020
203,006	Febrero 2022	179,921	Enero 2021
609,020		**539,770**	
======		======	

En adición, el Grupo ofreció en el 2019 un paquete de 730,000 acciones (2018: 520,000 acciones) a cierto personal clave, las cuales fueron suscritas y pagadas.

(24) Provisiones-

		Devolución de aviones	Contingencias	Total
Saldo al 1o. de enero de 2019 (1)	$	618,836	152,474	771,310
Provisiones		1,637,372	63,775	1,701,147
Utilización		(609,046)	(81,224)	(690,270)
		1,647,162	135,025	1,782,187
Menos vencimiento a largo plazo		-	-	-
Saldo al 31 de diciembre de 2019 (2)	$	1,647,162	135,025	1,782,187
		=======	======	=======
Saldo al 1o. de enero de 2018 (1)	$	1,348,929	130,923	1,479,852
Provisiones		1,556,885	41,788	1,598,673
Utilización		(2,286,978)	(20,237)	(2,307,215)
		618,836	152,474	771,310
Menos vencimiento a largo plazo		(249,577)	-	(249,577)
Saldo al 31 de diciembre de 2018 (2)	$	369,259	152,474	521,733
		=======	======	=======

(1) Incluye los vencimientos a corto y a largo plazo.

(2) Se estima que la salida económica de la porción circulante de la provisión para devolución de aviones se lleve a cabo en los próximos 12 meses, con base en lo establecido en el plan de flota. El plan de flota se revisa anualmente y los nuevos términos de devolución pueden ser negociados con los arrendadores, lo cual afecta la clasificación de las provisiones a corto y largo plazo.

(25) Cuentas por pagar-

Las cuentas por pagar del Grupo se presentan en la hoja siguiente.

		2019	2018
Proveedores	$	13,383,345	13,017,869
Impuesto al valor agregado y otros		2,522,955	2,255,362
Sueldos y prestaciones por pagar		455,960	258,640
Ingresos diferidos		29,144	31,371
Total cuentas por pagar	$	16,391,404	15,563,242

(26) Capital contable-

(a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social está integrado por 739,367,730 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 739,362,730 acciones.

Durante 2018, 1,059,770 acciones fueros asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a $29,080.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2018, el capital social está integrado por 740,427,500 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 740,422,500 acciones.

Durante 2019, 1,339,020 acciones fueros asignadas a cierto personal clave de la Dirección, equivalentes a $32,565.

Después de los movimientos antes mencionados, al 31 de diciembre de 2019, el capital social está integrado por 741,766,520 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 741,761,520 acciones.

(b) Restricciones al capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 5%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. Al 31 de diciembre de 2019 la reserva legal asciende a $378,244 cifra que no ha alcanzado el monto requerido.

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR, y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% restantes.

(c) Administración de capital-

La política del Grupo es mantener una base de capital sólida de manera de conservar la confianza de los inversionistas, los acreedores y el mercado, y sustentar el desarrollo futuro del negocio. De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

(27) Utilidad por acción-

Presentamos la utilidad básica y diluida por acción. La utilidad básica por acción se determina dividiendo el resultado después de impuestos atribuible a los accionistas de Grupo Aeroméxico, por el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el año respectivo. La utilidad diluida por acción refleja la dilución potencial si se convirtieran todas las acciones ordinarias potenciales. El valor promedio de mercado de las acciones de la Compañía para efecto de calcular el efecto dilutivo de las opciones sobre acciones se basa en el precio de mercado por el período en el cual las opciones estuvieron en circulación.

El cálculo de la utilidad básica por acción al 31 de diciembre de 2019 se basó en el resultado atribuible a los accionistas ordinarios por $(2,368,930) (2018: $(1,878,547)), y con un promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación de 688,680,899 (2018: 695,074,541). La Compañía no tiene acciones ordinarias diluidas.

(28) Instrumentos financieros y administración de riesgos-

(a) Descripción general-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que son comunes en la industria y que podrían tener un impacto en los resultados financieros; dichos riesgos financieros se agrupan de la forma que se muestra en la hoja siguiente.

a) Riesgo de crédito
b) Riesgo de liquidez
c) Riesgos de mercado
   - Fluctuaciones en el tipo de cambio
   - Fluctuaciones en el precio de la turbosina
   - Fluctuaciones en las tasas de interés

El programa de administración de riesgos del Grupo revisa periódicamente las exposiciones a los riesgos antes mencionados y busca minimizar los efectos adversos potenciales sobre el margen bruto a través de diferentes iniciativas, incluyendo el uso selectivo de instrumentos financieros derivados. El Grupo utiliza diferentes métodos para evaluar y gestionar los diferentes tipos de riesgos a los cuales está expuesto, incluyendo análisis de sensibilidad y estadísticos.

Esta nota presenta información acerca de la exposición del Grupo a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos, políticas y procesos del Grupo para medir y administrar los riesgos, así como la gestión de capital del Grupo. De igual forma, a lo largo de estos estados financieros consolidados se incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

Grupo Aeroméxico contrata instrumentos financieros derivados (“OTC” por su siglas en inglés) en diversos mercados, a fin de mantener la exposición a niveles aceptables para su apetito de riesgo. Todos los instrumentos financieros derivados en la cartera del Grupo se contratan con fines de cobertura, aunque algunos de ellos y debido a los cambios en las variables económicas no han cumplido con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura. El Grupo no adquiere instrumentos financieros derivados con fines de negociación.

Marco de administración de riesgos-

Las políticas de administración de riesgos del Grupo se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta éste, establecer límites y controles apropiados para ellos, así como monitorear los riesgos y la observancia de los límites fijados. Las políticas y los sistemas de administración de riesgos se revisan con regularidad a fin de reflejar los cambios en las condiciones de mercado y las actividades del Grupo. El Grupo, mediante normas y procedimientos de capacitación y administración, busca desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados entiendan las funciones y obligaciones que les corresponden.

Los Comités de Auditoría y Finanzas del Grupo vigilan la forma en que la Administración supervisa el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos; asimismo, revisan la suficiencia del marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que éste enfrenta. El Comité de Auditoría del Grupo recibe la ayuda en su función de supervisión del área de Auditoría Interna, la cual emprende revisiones regulares y ad hoc de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados se informan al Comité de Auditoría. El Comité de Finanzas revisa periódicamente la ejecución de las políticas de administración de riesgos aprobadas por el Consejo referentes a riesgos de mercado (fluctuaciones en tasas de interés, tipo de cambio y precio de la turbosina), así como riesgos crediticios y de liquidez.

(b) Riesgo de crédito-

El riesgo de crédito es el riesgo de que el Grupo sufra pérdidas financieras si un cliente o la contraparte de un instrumento financiero no cumpliera con sus obligaciones contractuales; deriva principalmente de las cuentas por cobrar a clientes e instrumentos de inversión del Grupo.

Los importes en libros de los activos financieros y activos del contrato representan la máxima exposición al riesgo de crédito.

Evaluación de pérdida crediticia esperada para clientes individuales al 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019.

El Grupo usa una matriz de provisión para medir las pérdidas crediticias esperadas de los deudores comerciales por clientes individuales, que incluye un gran número de saldos pequeños.

i. Exposición a riesgo de crédito

El valor en libros de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio, mismo que, a la fecha de presentación, fue la siguiente:

		Valor en libros	
		2019	**2018**
Efectivo y equivalentes de efectivo	$	6,974,826	7,686,629
Instrumentos financieros, incluyendo derivados		69,394	1,026,402
Cuentas por cobrar a clientes y otras		7,296,732	7,783,408
	$	14,340,952	16,496,439

Para reducir el riesgo crediticio que resulta de depósitos en bancos e inversiones en instrumentos financieros, el Grupo realiza operaciones exclusivamente con instrumentos financieros con alta calificación crediticia otorgada por alguna agencia calificadora de valores. Asimismo, el Grupo reduce este riesgo mediante la diversificación de sus inversiones con varias contrapartes de acuerdo con la política de aprobación del Consejo.

El siguiente cuadro muestra el portafolio de inversiones en circulación agrupados por tipos de entidades de contrapartida al 31 de diciembre de 2019.

Otros instrumentos financieros, incluyendo derivados

Contraparte		**Valor razonable**
Derivados	$	69,394
	$	69,394

Cuentas por cobrar a clientes y otras-

Los servicios del Grupo se prestan a un gran número de clientes sin que exista concentración importante con alguno de ellos.

El Grupo establece una reserva para deterioro que representa su estimación de las pérdidas incurridas respecto a cuentas por cobrar a clientes, otras cuentas por cobrar e inversiones. Adicionalmente, como muchas otras aerolíneas, realiza sus actividades de venta a través de los mecanismos de la *International Air Transport Association* (“IATA”) que regulan las operaciones financieras entre aerolíneas y agencias de viaje. De igual forma, se lleva a cabo un alto volumen de operaciones de venta con tarjetas de crédito donde las cuentas por cobrar son las instituciones financieras.

Además de los clientes antes mencionados, el Grupo tiene algunas ventas directas a grandes compañías y organismos gubernamentales.

La exposición máxima a riesgo crediticio por cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se muestra en la Nota 14, que incluye impuestos por recuperar sobre los cuales la Compañía hasta la fecha no ha experimentado pérdidas por el deterioro.

Pérdidas por deterioro-

La antigüedad de las cuentas por cobrar a clientes a la fecha de presentación fue como se muestra a continuación:

	2019		2018	
	Bruto	**Deterioro**	**Bruto**	**Deterioro**
No vencidas	$ 2,965,380	17,647	3,334,850	5,956
Vencidas de 0 a 30 días	586,270	30,209	820,383	12,090
Vencidas de 31 a 120 días	339,167	42,759	414,580	29,359
Más de un año	170,254	170,254	172,095	172,095
	$ 4,061,071	260,869	4,741,908	219,500

El movimiento en la reserva para deterioro en cuentas por cobrar a clientes durante el ejercicio fue la siguiente:

		2019	**2018**
Saldo al 1o. de enero	$	219,500	204,186
Pérdida por deterioro reconocida, neta		41,369	15,314
Saldo al 31 de diciembre	$	260,869	219,500

No hay garantías u otros créditos para los préstamos.

Las tasas de pérdida se calculan usando un método de "tasa móvil" basado en la probabilidad de que una cuenta por cobrar avance por sucesivas etapas de mora hasta su castigo. Las tasas de deterioro se calculan por separado para las exposiciones en distintos segmentos con base en las siguientes características comunes de riesgo de crédito – región geográfica, antigüedad de la relación con el cliente y tipo de producto adquirido.

Las tasas de pérdida se basan en la experiencia de pérdida crediticia real de los últimos 12 meses. Adicionalmente el Grupo integra información sobre perspectivas futuras (*forward-looking*) reservando al 100% las cuentas vencidas con 120 días o más en donde la contraparte sea una entidad Gubernamental.

(c) Riesgo de liquidez-

El riesgo de liquidez es aquel de que el Grupo enfrente dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que se liquidan entregando efectivo u otros activos financieros. El enfoque del Grupo para gestionar la liquidez es asegurar, tanto como sea posible, que siempre tenga liquidez suficiente para cumplir con sus pasivos al vencimiento, tanto bajo condiciones normales como de restricción, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgarse a dañar el prestigio del Grupo.

Operamos un negocio global con actividades internacionales que están sujetas a eventos económicos y políticos fuera de nuestro control.

El Grupo monitorea sus necesidades del flujo de efectivo de manera constante y se asegura de que tenga efectivo suficiente a petición para cumplir con los gastos de operación esperados, incluyendo la gestión de pagos de obligaciones financieras (ver Nota 21).

Exposición al riesgo de liquidez-

Los siguientes son los vencimientos contractuales restantes de los pasivos financieros a la fecha de balance. Los importes se presentan brutos y no descontados e incluyen los pagos estimados de intereses.

Diciembre 31, 2019		Valor en libros	Flujos de efectivo contractuales	6 meses o menos	6-12 meses	1-2 años	2-3 años	3-5 años
Préstamos en dólares								
(Libor-Spread)	$	(7,839,418)	(8,992,355)	(3,049,486)	(965,934)	(1,811,653)	(1,697,811)	(1,467,471)

Diciembre 31, 2019		Valor en libros	Flujos de efectivo contractuales	6 meses o menos	6-12 meses	1-2 años	2-3 años	3-5 años
Préstamos en $ (TIIE-Spread)	$	(701,591)	(726,919)	(213,020)	(129,779)	(254,179)	(129,941)	-
Préstamos en dólares (Tasa fija)	$	(106,217)	(118,559)	(31,940)	(27,371)	(54,692)	(4,556)	-
Préstamos en $ (Libor-Spread)	$	(180,000)	(182,974)	(182,974)	-	-	-	-
Arrendamientos financieros en $	$	(721,630)	(926,623)	(102,111)	(98,423)	(192,388)	(190,109)	(343,592)
Arrendamientos financieros en dólares	$	(17,171,597)	(20,257,778)	(1,033,770)	(1,191,100)	(2,358,113)	(2,259,767)	(13,415,028)
CEBURES - Garantizado	$	(5,640,643)	(7,244,631)	(244,882)	(227,443)	(432,496)	(3,380,583)	(2,959,227)
CEBURES – No Garantizado	$	(2,562,000)	(2,647,198)	(2,170,180)	(477,018)	-	-	-
Arrendamientos – Pasivo	$	(28,497,580)	(32,921,838)	(4,041,288)	(3,616,489)	(5,841,061)	(5,045,029)	(14,377,971)

(d) Riesgo de mercado-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos de mercado que podrían tener un impacto en los resultados financieros.

i. Riesgo de tipo de cambio-

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando el Grupo lleva a cabo operaciones y mantiene activos y pasivos monetarios en monedas distintas a su moneda funcional. La mayor parte de la exposición del Grupo se asocia con fluctuaciones en el peso mexicano. En 2019 y 2018, alrededor del 63% y 65%, de los gastos y 67% y 63%, de los ingresos del Grupo, respectivamente, se denominaron en monedas distintas al peso. El Grupo considera que esta estructura de ingresos y costos entre dólares de los EE.UU. y pesos mexicanos reduce considerablemente el riesgo de tipo de cambio.

El Grupo utiliza diferentes estrategias para reducir al máximo su riesgo de tipo de cambio, incluyendo el uso de endeudamiento directo en pesos para financiar compras de aeronaves, por ejemplo, con garantías del US ExIm Bank directamente en pesos.

Exposición al riesgo de moneda

El resumen de la información cuantitativa relacionada con la exposición del Grupo a riesgos en moneda extranjera y que fue informada a la Administración del Grupo fue la siguiente:

	2019 USD	2018 USD
Activo monetario circulante	1,030,523	817,722
Activo monetario no circulante	136,852	73,945
Pasivo monetario circulante	(668,535)	(352,974)
Pasivo monetario no circulante	(537,539)	(12,047)
Exposición neta del estado de situación financiera	**(38,699)**	**526,646**

Durante el año se aplicaron los siguientes tipos de cambio:

	Tipo de cambio promedio		Tipo de cambio spot a la fecha de presentación	
	2019	2018	2019	2018
Peso mexicano	19.26	19.23	18.86	19.65

Análisis de sensibilidad-

El fortalecimiento del dólar de los EE.UU., como se indica más adelante, respecto al peso mexicano al 31 de diciembre de 2019 y 2018 habría disminuido las ganancias o pérdidas por los montos que se muestran más adelante. Este análisis se basa en las variaciones en el tipo de cambio que el Grupo consideró razonablemente posibles al final del período de presentación. El análisis supone que el resto de las variables permanecen constantes, en particular, las tasas de interés.

		Efecto
31 de diciembre de 2019		
Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%)	$	(43,800)
		=======
31 de diciembre de 2018		
Dólar de los EE.UU. (fortalecimiento del 10%)	$	1,213,918
		=======

ii. Fluctuaciones en el precio de la turbosina-

El principal riesgo de mercado asociado con la industria es la variación en los precios del combustible. El Grupo reduce este riesgo a través de instrumentos financieros derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Adicionalmente, dependiendo de las condiciones del mercado, el Grupo aplica aumentos en las tarifas o cargos adicionales por combustible a los boletos de avión a fin de reducir parcialmente el impacto de precios más altos del combustible.

Las fluctuaciones en los precios de la turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas, tanto locales como mundiales; entre estas condiciones se encuentra la oferta y la demanda mundial de petróleo, las decisiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), la capacidad de refinación mundial, los niveles de existencias de petróleo crudo, así como factores climáticos y geopolíticos.

El Grupo utiliza principalmente opciones tipo *call* y estrategias con opciones del tipo *call spread* sobre petróleo crudo y combustóleo para cubrir la exposición a movimientos en el precio de la turbosina. En nuestra opinión, estos instrumentos nos permiten obtener protección contra aumentos repentinos e importantes en los precios de la turbosina, asegurando simultáneamente que el Grupo no esté desfavorecido en términos competitivos en caso de una disminución importante en el precio de la turbosina. La cobertura se realiza de acuerdo con la "Política de Cobertura de Turbosina" del Grupo, la cual es aprobada por el Consejo. Actualmente, la política establece que se debe proteger como mínimo el 40% y hasta el 60% del consumo estimado de combustible para los próximos 12 a 18 meses, requiriendo cualquier cobertura fuera de estos parámetros la aprobación del Comité de Finanzas, que en sus reuniones periódicas supervisa el estricto cumplimiento de la Política establecida por el Consejo y monitorea el desempeño del portafolio de cobertura.

Al cierre de diciembre de 2019, el Grupo tenía un portafolio de coberturas vigentes con los siguientes tipos de instrumentos financieros derivados:

Estrategias de *call spread* sobre *Jet-Fuel 54* ("JF54", por sus siglas en inglés). El *call spread* es una combinación de *calls* largos a un cierto precio de ejercicio y *calls* cortos con el mismo vencimiento y subyacentes pero a un precio de ejercicio diferente.

El rango de precios determinado por estas operaciones es de US$2.33/Gal. a US$3.11/Gal.

Dado que la intención de Grupo Aeroméxico al usar instrumentos financieros derivados es reducir su exposición a los diferentes factores de riesgo, todos los *call spreads* que se utilizan tienen prima neta pagada lo que significa que la pérdida máxima que el Grupo podría sufrir se limita a la prima pagada, sin enfrentar obligaciones adicionales.

Nuestro consumo anual de turbosina se muestra en la siguiente tabla, así como el monto cubierto durante el año:

(Miles de galones)	**2019**	**2018**
Consumo Anual (Gal *JF54*)	446,562	459,918
Derivados en *JF54* (Gal *JF54*)	257,708	230,325
Monto de la cobertura (%)	57.7%	50.0%

Una reducción en el precio de la turbosina afecta positivamente al Grupo mediante una reducción en costos, en tanto que un aumento tiene un efecto adverso en su desempeño.

Durante 2019 y 2018, el Grupo tuvo un consumo de 446.5 y 459.9 millones de galones de turbosina, que compró a un precio promedio de US$2.24 y US$2.37 /Gal., respectivamente. Estos precios incluyen cargos adicionales por transportación y suministro.

Durante 2019, el Grupo cubrió 57.7% de su consumo anual de turbosina con instrumentos financieros derivados sobre *JF54*, los cuales cumplieron con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura.

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre combustible al 31 de diciembre 2019 ascendió US$2.5 millones ($46.9 millones de pesos) y procedían de los siguientes instrumentos derivados (clasificados por contrapartes y por tipo de derivado).

Opciones Asiáticas sobre *JF54*:

Contraparte *Call spread*	**Nocional**	***Strike* de (call largo)/ a (*call* corto)**	**Fecha de vencimiento**
Bank of America	15.3 MGal	2.46 USD/Gal 2.96 USD/Gal	31/12/2020
Citibank	92.6 MGal	2.39 USD/Gal 3.11 USD/Gal	31/12/2020
Goldman Sachs	15.3 MGal	2.52 USD/Gal 3.02 USD/Gal	30/06/2020
Macquarie	15.1 MGal	2.40 USD/Gal 2.90 USD/Gal	31/03/2020
Morgan Stantley	107.1 MGal	2.33 USD/Gal 3.05 USD/Gal	31/12/2020

Análisis de sensibilidad-

Si el precio de turbosina hubiere aumentado o disminuido 50 centavos o 75 centavos de dólar de los EE.UU./Gal., el Grupo habría pagado/(ahorrado) los siguientes montos:

Cambio en turbosina	**0.5 (+)**	**0.5 (-)**	**0.75 (+)**	**0.75 (-)**
Compra directa de JF54	223,281	(223,281)	334,922	(334,922)

Cifras en miles de dólares

Cambio en activo subyacente	**0.5 (+)**	**0.5 (-)**	**0.75 (+)**	**0.75 (-)**
Derivados	128,855	(128,855)	193,283	(193,283)

Cifras en miles de dólares

Si el precio de turbosina aumentara, el Grupo recibiría más pagos provenientes de sus opciones de cobertura para compensar parte del costo asociado con el incremento en el combustible. Si el precio de la turbosina disminuyera, entonces la Compañía podría ahorrar recursos porque su posición natural es corta en turbosina.

Durante el año 2019 el Grupo registró US$7.5 millones en otros resultados integrales como una partida del capital contable consolidado como efectos de valuación de instrumentos financieros derivados de combustible; en el ejercicio 2018 el impacto fue de US$8.5 millones en el estado de resultados consolidado.

iii. Riesgo de tasas de interés-

El riesgo de tasa de interés se refiere al riesgo de que el valor razonable o los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en las tasas de interés del mercado. La fluctuación en las tasas de interés depende en gran medida de la situación de la economía mundial. Una mejora en las perspectivas económicas a largo plazo tiende a mover al alza las tasas a largo plazo, en tanto que una caída tiende a asociarse con períodos de crecimiento económico lento.

El Grupo mitiga el riesgo de tasa de interés gestionando la proporción de deuda a tasa variable y tasa fija. Al 31 de diciembre de 2019 y 2018, 52% y 51%, respectivamente, de la deuda financiera del Grupo se encontraba sujeta a tasa fija.

El Grupo está expuesto a cambios en la tasa LIBOR (activos y pasivos denominados en dólares de los EE.UU.) y en la tasa TIIE de México.

Al 31 de diciembre de 2019 y 2018 el Grupo cuenta con *Swaps* sobre tasa de interés vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días y/o LIBOR. Mediante estos instrumentos el Grupo realiza la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante.

Asimismo, el Fideicomiso F1748 cuyo fideicomitente es el Grupo, tiene vigente al 31 de diciembre de 2019 y 2018 estrategias de cobertura con *Swaps* en sus dos series vigentes (AERMXCB 19 y AERMXCB 17).

El importe del valor razonable del portafolio de derivados sobre tasa de interés al 31 de diciembre 2019 ascendió a un pasivo neto de $1,116.7 millones y procedían de los instrumentos derivados que se muestra en la hoja siguiente.

***Swaps* sobre tasa de interés**

Contraparte		Nocional ($)	Tasa pactada	Fecha de vencimiento
HSBC	$	773 millones	5.50%	23/10/2024
Citibanamex	$	2,650 millones	7.72%	17/06/2024
BBVA	$	3,000 millones	6.79%	23/09/2022
HSBC	$	1,613 millones	4.57%	27/01/2027
Citibanamex	$	887 millones	3.10%	15/05/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.10%	15/07/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.11%	15/09/2030
Citibanamex	$	887 millones	3.17%	15/03/2030
Citibanamex	$	887 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.17%	15/04/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.18%	15/06/2030
Citibanamex	$	887 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	$	887 millones	3.12%	15/01/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.13%	15/02/2030
Citibanamex	$	633 millones	3.14%	15/03/2030
BBVA	$	498 millones	3.09%	15/12/2030

La siguiente tabla representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2019, sin incluir los instrumentos financieros derivados.

		Activos	Pasivos
Corto plazo			
Inversiones:			
Inversiones US$	$	2,921,698	-
Transacciones de reporto		3,374,500	-
(Vencimientos a más de 3 meses):			
Instrumentos de deuda		-	-
Deuda:			
Préstamos US$			
Libor + Spread		-	3,412,015
Arrendamientos financieros		-	1,714,851
Tasa fija		-	106,217
Préstamos $			
TIIE + Spread		-	3,822,358
Tasa Fija		-	180,000
Arrendamientos financieros		-	120,196
	$	6,296,198	9,355,637
		=======	========

		Activos	Pasivos
Largo plazo			
Deuda:			
Préstamos US$			
Libor + Spread	$	-	4,427,403
Tasa fija		-	-
Arrendamientos financieros			15,456,746
Préstamos $			
TIIE + Spread		-	5,081,876
Arrendamientos financieros		-	601,432
	$	-	25,567,457
		=======	========

La tabla que se muestra a continuación representa la posición de riesgo para Grupo al 31 de diciembre de 2019 y 2018 correspondiente a los instrumentos financieros derivados de tasa (montos en miles de pesos):

Valor Nocional

Instrumentos Financieros Derivados	**2019**	**2018**
Instrumentos de tasa fija		
Swaps de tasa de interés	(16,773,856)	(18,855,587)
	========	========
Instrumentos de tasa variable		
Swaps de tasa de interés	16,773,856	18,855,587
	========	========

Coberturas de combustible-

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo mantenía swaps para cubrir su exposición a la tasa de interés Libor, así como opciones de combustible para cubrir su exposición por sus compras de turbosina. Para más información sobre estas coberturas ver la Nota 5 y el inciso (ii) *Fluctuaciones en el precio de la turbosina* de esta Nota.

Análisis de sensibilidad-

Deuda-

El siguiente análisis de sensibilidad considera exclusivamente la posición expuesta a tasas de interés variable, la cual es aquélla que expone al Grupo a riesgos de flujos de efectivo.

La tasa de interés objetivo de Banco de México disminuyó 100 BP en 2019, pasando de 8.25 a 7.25%. En la misma línea, la FED disminuyó la tasa de referencia en 75 BP. Adicionalmente a los cambios referidos, si las tasas de interés respectivas hubieran cambiado en promedio anual en la magnitud que se muestra, el impacto en resultados habría sido el que se muestra a continuación:

		2019		2018	
		+50 BP	**-50 BP**	**+75 BP**	**-75 BP**
Préstamos en US$ Libor + Spread	$	14,671	(14,671)	334	(334)
		=====	=====	=====	=====

		2019		2018	
		+50 BP	**-50 BP**	**+120 BP**	**-120 BP**
Préstamos en $ TIIE + Spread	$	29,892	(29,892)	29,290	(29,290)
		======	=====	======	======

Grupo Aeroméxico no contabiliza pasivos a tasa fija a valor razonable a través de resultados ni se asignan éstos con relaciones de cobertura de valor razonable, por lo que no se realiza ningún análisis de sensibilidad de valor razonable.

Inversiones-

El Grupo también está expuesto a movimientos en las tasas de interés que resultan de su cartera de activos sensibles a las tasas de interés. Este riesgo se reduce a través de la política de inversión aprobada por el Comité de Finanzas, donde se establecen límites a activos a largo plazo y tasa fija.

Si la tasa de interés correspondiente hubiera cambiado adicionalmente a los incrementos comentados anteriormente, el impacto en los resultados del año 2019 habría sido el que se muestra en la hoja siguiente.

		+50 BP	-50 BP
Inversiones Pesos	$	14,905	(14,583)
		=====	=====

Se determinó que el análisis de sensibilidad para el portafolio de inversiones denominado en US$ no es representativo, debido a que los plazos de vencimiento del portafolio son menores a un mes.

Instrumentos financieros derivados-

El siguiente análisis de sensibilidad es sobre el valor razonable de los instrumentos que tiene la Compañía y los cuales utiliza para gestionar el riesgo de tasa de interés, y los cuales son reconocidos a su valor razonable directamente en los resultados del período.

		Sensibilidad		
		Valor en libros	+ 50 BP	- 50 BP
Swaps sobre tasa de interés TIIE	$	(65,073)	41,148	(42,185)
		=======	======	======
Swaps sobre tasa de interés LIBOR	$	(1,051,662)	165,534	(136,281)
		=======	======	======

(e) Jerarquía del valor razonable-

Los instrumentos financieros contabilizados a valor razonable deben presentarse agrupados de acuerdo con el método de valuación empleado. Se han definido tres niveles diferentes que dan la máxima prioridad a precios cotizados no ajustados en mercados activos, tanto para activos o pasivos idénticos (Nivel 1) y la prioridad mínima a mediciones que implican insumos no observables en el mercado y que generan un mayor grado de subjetividad en la valuación (Nivel 3).

Los diferentes niveles se definen como sigue:

- Nivel 1: Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la entidad puede acceder en la fecha de medición.

- Nivel 2: Instrumentos que no se incluyen en el Nivel 1 pero cuya valuación se basa en insumos observables en el mercado.

- Nivel 3: Se utilizan insumos y modelos de valuación que no son observables en el mercado e implican un alto grado de subjetividad en la valuación.

(f) Clasificaciones contables y valores razonables-

Las siguientes tablas presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y su respectivo valor en libros mostrado en el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por el Grupo. Las tablas no incluyen información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Las tablas mostradas a continuación presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y sus respectivos valores en libros mostrados en los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2019 y 2018, respectivamente.

Activos financieros medidos a valor razonable

Al 31 de diciembre de 2019

	Nota		Opciones de combustible designadas con fines de cobertura	Otros swaps de tasa de interés
Valor en libros:				
Obligatoriamente a VRCR	11	$	46,922	22,472
VRCR Instrumentos de inversión	10 y 11		-	-
Total		**$**	**46,922**	**22,472**
			=====	=====
Valor razonable:				
Nivel 1		$	-	-
Nivel 2			46,922	22,472
Nivel 3			-	-
Total		**$**	**46,922**	**22,472**
			=====	=====

Al 31 de diciembre de 2018

	Nota		Opciones de combustible designadas con fines de cobertura	Otros swaps de tasa de interés
Valor en libros:				
Obligatoriamente a VRCR	11	$	52,290	273,211
VRCR Instrumentos de inversión	10 y 11		-	-
Total		**$**	**52,290**	**273,211**
			=====	======
Valor razonable:				
Nivel 1		$	-	-
Nivel 2			52,290	273,211
Nivel 3			-	-
Total		**$**	**52,290**	**273,211**
			=====	======

Pasivos financieros medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2019

	Nota		Swaps de tasas de interés con fines de cobertura
Valor en libros:			
Valor razonable de instrumentos de cobertura	11	$	1,139,207
			=======
Valor razonable:			
Nivel 1		$	-
Nivel 2			1,139,207
Nivel 3			-
Total		**$**	**1,139,207**
			=======

Al 31 de diciembre de 2018

	Nota		Swaps de tasas de interés con fines de cobertura
Valor en libros:			
Valor razonable de instrumentos de cobertura	11	$	437,703
			======
Valor razonable:			
Nivel 1		$	-
Nivel 2			437,703
Nivel 3			-
Total		**$**	**437,703**
			======

Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2019

	Nota		Préstamos en dólares (Libor - Spred)	Préstamos en $ (TIIE - Spread)	Préstamos en dólares (Tasa fija)	Préstamos en pesos (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en $	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares
Valor en libros:								
Otros pasivos financieros	21	$	7,839,418	8,904,234	106,217	180,000	721,628	17,171,597
Valor razonable:								
Nivel 1		$	-	-	-	-	-	-
Nivel 2			8,992,355	10,618,747	118,559	182,974	926,623	20,257,778
Nivel 3			-	-	-	-	-	-
Total		$	8,992,355	10,618,747	118,559	182,974	926,623	20,257,778

Activos financieros medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2018

			Opciones de combustible designadas con fines de cobertura	Swaps de tasa de interés	Instrumentos de inversión
Valor en libros:					
Mantenidos para negociación	**10 y 11**	$	461,874	210,650	9,545,430
Valor razonable:					
Nivel 1		$	-	-	-
Nivel 2			461,874	210,650	9,545,430
Nivel 3			-	-	-
		$	461,874	210,650	9,545,430

Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2018

	Nota		Préstamos en dólares (Libor - Spred)	Préstamos en $ (TIIE - Spread)	Préstamos en dólares (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en $	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en dólares
Valor en libros:							
Otros pasivos financieros	21	$	9,509,112	6,644,920	210,264	907,565	19,867,999
Valor razonable:							
Nivel 1		$	-	-	-	-	-
Nivel 2			10,297,872	6,694,724	222,156	933,118	22,546,684
Nivel 3			-	-	-	-	-
Total		$	10,297,872	6,694,724	222,156	933,118	22,546,684

(g) Medición de valores razonables

i. Técnicas de valuación y datos de entrada no observables significativos

Las siguientes tablas muestran las técnicas de valuación usadas para medir los valores razonables Nivel 2 y Nivel 3 para los instrumentos financieros medidos a valor razonable en el estado de situación financiera, así como también los datos de entrada no observables significativos usados.

Instrumentos financieros medidos a valor razonable:

Tipo	Técnica de valuación
Instrumentos de deuda corporativa	Comparación de mercado/flujo de efectivo descontado: El valor razonable se estima considerando el valor presente de los flujos esperados calculados, usando tasas de descuento derivadas de precios cotizados de instrumentos con un vencimiento similar, cotizados en mercados activos.
Swaps de tasa de interés	Modelos de swaps de tasas: El valor razonable se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo netos futuros estimados. Las estimaciones de los flujos de efectivo de tasa flotante futuros se basan en tasas swaps cotizadas, precios futuros o tasas deudoras interbancarias. Los flujos de efectivo son descontados usando una curva de rendimiento creada a partir de fuentes similares y que refleja la tasa interbancaria de referencia correspondiente usada por los participantes del mercado para este propósito cuando fijan los precios de los swaps de tasa de interés, así como colateral otorgado o recibido. La estimación del valor razonable está sujeta a un ajuste por riesgo de crédito que refleja el riesgo de crédito del Grupo y de la contraparte; este ajuste se calcula con base en diferenciales de crédito derivados de precios de bonos o permutas de incumplimiento crediticio.
Otros pasivos financieros *	Flujos de efectivo descontados: El modelo de valuación considera el valor presente del pago esperado y descontado, usando una tasa de descuento ajustada por riesgo.

* Los otros pasivos financieros incluyen préstamos bancarios garantizados y no garantizados, emisiones de bonos no garantizados, pagarés convertibles-componente de pasivo, acciones preferentes rescatables, préstamos de asociadas y obligaciones por arrendamiento financiero.

Transferencias entre el Nivel 1 y el Nivel 2

No se han efectuado transferencias del Nivel 2 al Nivel 1, ni viceversa, durante 2019, y no hubo transferencias entre estos 2 niveles en 2018.

Valores razonables Nivel 3

Durante 2019 y 2018, el Grupo no presentó ninguno de los valores razonables de sus instrumentos financieros como Nivel 3.

(h) Administración de capital

La política del Grupo es mantener una base de capital sólida de manera de conservar la confianza de los inversionistas, los acreedores y el mercado, y sustentar el desarrollo futuro del negocio. De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.

(29) Otros ingresos (gastos)-

		2019	2018
Otros ingresos:			
Utilidad neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	$	57,546	-
Recuperación de impuestos		43,182	-
Recuperación de rentas		92,077	-
Otros		164,070	138,165
Total otros ingresos		356,875	138,165
Otros gastos:			
Contingencias laborales y otras		63,774	41,788
Pérdida neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto		-	299,724
Otros		149,401	112,784
Total otros gastos		213,175	454,296
Otros ingresos (gastos), neto	$	143,700	(316,131)

(30) Sueldos, salarios y beneficios-

		2019	2018
Sueldos y salarios	$	11,716,143	12,226,350
Contribuciones sociales		1,391,255	1,327,170
Gastos relacionados con planes de beneficios definidos		262,892	306,621
	$	13,370,290	13,860,141

(31) Ingresos y costos financieros-

		2019	2018
Ingresos por intereses en depósitos bancarios y otras inversiones	$	217,190	304,699
Utilidad cambiaria, neta		-	204,034
Ingresos financieros		217,190	508,733
Gastos por intereses en pasivos financieros		1,925,931	1,872,249
Comisiones de tarjetas de crédito (a)		1,178,949	1,060,433
Intereses por derecho de uso		1,649,755	-
Intereses en obligaciones laborales		316,411	253,302
Pérdida por valuación en instrumentos financieros derivados, neta		823,940	84,338
Pérdida cambiaria, neta		8,869	-
Comisiones bancarias		313,180	288,771
Intereses pagados a partes relacionadas		14,250	12,729
Otros gastos financieros		83,035	76,173
Costos financieros		6,314,320	3,647,995
Costos financieros netos, reconocidos en resultados	$	(6,097,130)	(3,139,262)
Total de reservas de cobertura de instrumentos financieros derivados reconocidos en otros resultados integrales	$	(388,824)	(429,866)

(a) Representa el costo financiero asociado a la cobranza de manera oportuna de las transacciones de ventas hechas a través de tarjetas de crédito. Todas las demás comisiones de tarjetas de crédito referidas a incentivar promociones comerciales, son consideradas como gastos de venta.

(32) Contingencias y compromisos-

Los pasivos por contingencias se reconocen cuando es probable que un pasivo se ha incurrido y su importe puede estimarse razonablemente. Cuando una estimación razonable no se puede hacer, se hace una revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos no se contabilizan hasta que existe certeza de su realización.

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo no tiene asuntos contingentes de importancia.

Contingencias:

a. Están en proceso juicios laborales por aproximadamente $235.6 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos al Grupo. El Grupo y sus asesores han establecido que un monto de $135 millones se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos, mismo que ha sido provisionado.

b. En adición, el Grupo tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandantes. El Grupo con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.

Compromisos:

a. En relación con arrendamientos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos están revelados en las Notas 15 y 21.

b. El Grupo tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos. Adicionalmente, el Grupo tiene varios contratos de servicios relacionados con servicio de mantenimiento para su flota.

c. La Compañía como miembro de "Sky Team" ("alianza"), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:

I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la alianza,
III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondear anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la alianza.

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que la Compañía sea adquirida por una línea aérea ajena a la alianza o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a la Compañía que produzcan su salida de la alianza, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo de esta Compañía, equivalente a 10.5 millones de euros, conforme al nuevo acuerdo, el cual expirará el 21 de junio de 2020, estando previstas renovaciones por períodos de cinco años.

d. La Compañía tiene ciertos contratos por concepto de cooperación comercial con Delta, con el propósito que las vigencias y derechos de terminación sobre los mismos sean similares entre sí. Los objetivos de esta alianza incluyen entre otros el mejorar el desempeño de ventas, establecer y combinar las mejores prácticas comerciales, delinear estrategias de mercadotecnia, etc. Estos contratos comprenden principalmente los acuerdos de código compartido, acceso a salones, y programa de viajero frecuente. Los contratos tienen una cláusula de exclusividad, con excepciones limitadas, que impide a cualquiera de las partes realizar (a la Compañía con aerolíneas estadounidenses y a Delta con aerolíneas mexicanas) alianzas similares. La parte que no cumpla con la limitación mencionada, tendría que compensar en la forma de liquidación de daños a la otra parte, en una cantidad variable basada a la fecha de aniversario del contrato firmado. Esta compensación no se hace efectiva si el incumplimiento se hace por cambio de los accionistas actuales de la Compañía.

El 8 de mayo 2017 la Compañía inició junto con Delta su Acuerdo de Colaboración Conjunta ("ACC"), para operar vuelos transfronterizos entre México y los Estados Unidos. La Compañía y Delta confirmaron al Departamento de Transporte de EEUU ("DOT" por sus siglas en inglés) y a la Comisión Federal de Competencia en México ("COFECE") que han cumplido con todos los requerimientos para que poder implementar el ACC. Esta es la primera alianza inmunizada transfronteriza entre México y los Estados Unidos, mediante la cual las aerolíneas podrán incrementar su competitividad y ofrecer más rutas a sus clientes. Así, al ofrecer una mayor variedad de servicios y horarios más convenientes, los clientes de ambas compañías se verán beneficiados. A través de este ACC, la Compañía y Delta trabajan de manera conjunta para mejorar la experiencia de los pasajeros en el aire y también en tierra al invertir en instalaciones, puertas de abordaje y salones para pasajeros frecuentes dentro de los aeropuertos en donde operan. Asimismo, ambas compañías pueden poner en marcha ventas conjuntas e iniciativas de mercadotecnia en ambos países.

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

e. Modernización de la flota

Al 31 de diciembre de 2019, el Grupo ha realizado los siguientes acuerdos para la renovación de su flota:

(i) Adquirir de los fabricantes como entregas firmes, sesenta Boeing 737MAX de cabina angosta, y siete Boeing B787-9 (2018: seis entregas en firme del B787-9); al 31 de diciembre 2019 seis equipos de cada tipo ya han sido incorporados a la flota. Algunos de los equipos B737MAX estaban programados para recibirse en 2019 y durante el 2020, pero y tal y como se explica más adelante en los incisos (vi) y (vii), hemos enfrentado retrasos en las entregas originales. En adición a las entregas firmes, se cuenta con la posibilidad de adquirir aviones adicionales en ambas series, los cuales están sujetas a la reconfirmación por parte de Grupo Aeroméxico.

(ii) Algunas de las aeronaves a ser incorporadas en el 2020 conforme al párrafo anterior, podrán ser adquiridas mediante diversos esquemas de financiamiento, incluyendo mecanismos de instrumentos financieros derivados, así como también operaciones de compraventa y arrendamiento de regreso, conforme se vayan adquiriendo a arrendadores extranjeros, en un monto no inferior al de su precio de adquisición, y/o podrán ser incorporadas mediante el apoyo de instituciones financieras gubernamentales ("*Export Credit Agency*").

(iii) Tomar en arrendamiento operativo un B737MAX y cuatro B787-9 en el futuro, por períodos que pudieran estar entre 9 y 12 años.

(iv) Devolución de ocho aviones B737 Nueva Generación y seis Embraer E Jets en 2020.

(v) Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota, convertidos al tipo de cambio del 31 de diciembre 2019, son los siguientes:

2020	$	7,385,610
2021		7,437,160
2022		8,864,755
2023		8,173,134
2024		2,724,378
	$	34,585,037

Debido a que el calendario original en las entregas programadas del B737MAX ha sido ajustado por el fabricante, los compromisos aquí mostrados están basados en estimaciones internas de la Compañía sobre las nuevas fechas estimadas de entrega de los B737MAX. Dichas fechas están sujetas a la reconfirmación de Boeing para una nueva programación de entregas.

(vi) El 11 de marzo de 2019, la Compañía suspendió temporalmente la operación de sus seis equipos Boeing B737MAX, como resultado de una directriz mundial de poner en tierra este tipo de aeronaves, después de dos accidentes mayores sucedidos en Asia y Africa. El fabricante y las autoridades encargadas de la seguridad aérea han venido trabajando en los procesos necesarios para recertificar que de una manera segura el B737MAX pueda volver a servicio, sin embargo, la fecha definitiva en que se obtenga nuevamente esta autorización es incierta. Mientras tanto, los vuelos que se operaban con estos aviones han sido cubiertos con el resto de la flota de la Compañía.

(vii) El 16 de diciembre de 2019, Boeing anunció su decisión de temporalmente suspender la producción de sus aviones serie B737MAX, a partir de enero 2020. La puesta en tierra de estas aeronaves afectó las fechas de entrega programadas en el 2019, y también afectarán el calendario de futuras entregas de aeronaves adicionales B737MAX programadas a realizarse durante el tiempo que perdure esta puesta forzosa en tierra de este tipo de modelo.

(viii) El 31 de diciembre de 2019, la Compañía alcanzó un acuerdo confidencial de compensación con Boeing, con el propósito de mitigar los costos adicionales que la Compañía ha generado con motivo de la puesta temporal en tierra de sus aeronaves B737MAX.

f. El 19 de enero 2018, el Grupo informó, en seguimiento al comunicado emitido el 21 de abril de 2015, que la COFECE le notificó, al igual que a otras aerolíneas, un Dictamen de Probable Responsabilidad (el "Dictamen") en el expediente IO-002-2015 relacionado con la "investigación por la posible comisión de prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional". En el referido Dictamen, la Autoridad Investigadora de la COFECE imputa de manera presuntiva a Aeroméxico su probable responsabilidad en la comisión de dichas prácticas. Es pertinente destacar que por tratarse de hechos que habrían ocurrido en la década pasada, el Dictamen está fundado en la anterior Ley Federal de Competencia Económica. El Grupo dio respuesta en tiempo y forma al contenido del Dictamen.

El 22 de enero de 2018, Grupo Aeroméxico informó en relación con el comunicado "COFECE-003-2018" de fecha 21 de enero de 2018 lo siguiente:

1. Difiere sobre la validez de la acusación de la COFECE.

2. Manifiesta su desacuerdo sobre la aplicabilidad de la multa máxima señalada por la COFECE en dicho comunicado. Dada la época en que sucedieron los supuestos hechos referidos por la COFECE, el marco legal aplicable señalado en el propio Dictamen es la Ley Federal de Competencia Económica, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992 (con su reforma del 28 de junio de 2006), la cual era el ordenamiento aplicable al tiempo donde sucedieron las supuestas conductas, en términos de lo expuesto por la autoridad investigadora de la COFECE en el Dictamen que refiere que "estuvo vigente y por ende es aplicable a las conductas analizadas en el presente Dictamen" (página 4 del Dictamen).

3. La aerolínea continuará cooperando con la COFECE y ejercerá los medios de defensa procedentes.

   El 29 de marzo 2019, Aeroméxico fue notificado del comunicado oficial fechado el 19 de marzo 2019, en donde el Pleno de la COFECE determinó que Aeroméxico generó prácticas monopólicas absolutas en el mercado de servicios al público de transporte aéreo de pasajeros y/o carga con origen y/o destino en el territorio nacional. Al respecto la COFECE impuso una multa a Aeroméxico de $86.1 millones. Por lo tanto, Aeroméxico presentó los respectivos medios de defensa. El 25 de abril 2019, el Grupo objetó la resolución de la COFECE a través de un juicio de amparo. Este juicio de amparo fue transferido para evaluarse por el Segundo Tribunal de Circuito en Materia Administrativa, especializado en telecomunicaciones y competencia económica bajo el expediente número 284/2019.

   La resolución final a este juicio está en trámite, y para estos propósitos la audiencia constitucional está programada para llevarse a cabo el 18 de marzo 2020.

   Existen tres casos posibles en el que puede este Tribunal resolver el asunto: i) modificar la resolución emitida por la COFECE considerando que la misma es contraria a la Constitución Federal; ii) nulificar parcialmente la resolución emitida por la COFECE, u ordenar algunos asuntos particulares que no pueden anticiparse en este momento, o iii) confirmar la responsabilidad del Grupo y la multa correspondiente.

   Sin embargo, en cualquiera de los supuestos anteriores, Aeroméxico o COFECE tendrán la posibilidad de objetar la resolución final a través de un recurso de revisión.

   Considerando la naturaleza de este tipo de juicios, consideramos que el presente caso puede ser finalmente resuelto en aproximadamente un año, a partir de la emisión de estos estados financieros consolidados.

(33) Eventos subsecuentes-

Al 15 de abril de 2020, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, los eventos subsecuentes más significativos se muestran en la hoja siguiente.

a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por la Compañía. Al 15 de abril de 2020, el precio es de 1.06 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2019, era de 2.24 dólares por galón, mientras que el promedio para 2019, fue de 2.24 dólares por galón.

b) Al 15 de abril de 2020, el tipo de cambio del peso con referencia al dólar es de $24.09 pesos y al 31 de diciembre de 2019 era de $18.86, mientras que el promedio para el año 2019 fue de $19.26 pesos por dólar.

c) El 31 de enero 2020, Grupo Aeroméxico informó que concluyó de manera exitosa la emisión de instrumentos de deuda denominados como Notas No Garantizadas (*Senior Unsecured Notes* "Notas") a través de su subsidiaria Aeroméxico por US$400 millones, en el mercado de los Estados Unidos de América bajo la Regla 144 A de la Ley del Mercado de Valores de 1933 de los Estados Unidos de América y de manera internacional bajo la Regulación S de la misma Ley. Las Notas están garantizadas por Grupo Aeroméxico, y generan una tasa del 7% anual con vencimiento en febrero 2025.

d) Al 15 de abril de 2020, existe una alerta de salud mundial con respecto a la pandemia de COVID-19. El impacto en la industria de la aviación, incluida nuestra Compañía, no tiene precedentes. A esta fecha, varias naciones de todo el mundo han cerrado sus fronteras como medida preventiva para detener la propagación del virus y proteger a sus ciudadanos. Como consecuencia de esta situación, así como la reducción en las reservas de boletos, la Compañía ha tomado decisiones importantes que apuntan a preservar el efectivo, las fuentes de empleo y la operación a largo plazo, incluyendo lo siguiente:

- A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, reducción de la capacidad doméstica en 75% y de la capacidad internacional en 90%.
- Nuestros ejecutivos reducirán un 50% de su compensación mensual y el resto de nuestros colaboradores participarán también de esta media de acuerdo a sus diferentes niveles.
- Hemos llegado a diversos acuerdos con nuestros distintos Sindicatos, que permitirán lograr ahorros en promedio por arriba del 50% de nuestros costos laborales fijos, dependiendo de los ajustes en capacidad que haremos.
- La Compañía habilitó un programa voluntario de permisos sin goce de sueldo por 30, 60 o 90 días, entre otras medidas.
- Aeroméxico está llevando a cabo negociaciones con sus principales proveedores, incluyendo los arrendadores de su flota y grupos aeroportuarios.
- Aeroméxico ha pospuesto todos los gastos no críticos para su operación o de bienes de capital.

A esta fecha, no es posible cuantificar el impacto exacto en la demanda o cuánto tiempo puede tomar su recuperación. A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, el Grupo está en cumplimiento con todas sus obligaciones financieras y mantiene un margen de aproximadamente 20% de efectivo sobre sus ingresos operativos de los últimos doce meses.

La duración e impacto del COVID-19 en los resultados operacionales y desempeño financiero del Grupo, dependerá del desarrollo de eventos futuros, incluyendo el tiempo que perdure y se propague el brote, que hoy es altamente incierto y no puede ser previsto.

Como resultado de esta situación, actualmente existe una incertidumbre relacionada con las condiciones que pueden poner en duda la capacidad del Grupo para continuar como un negocio en marcha.

El Grupo continúa trabajando en obtener recursos adicionales de efectivo para poder mantener su liquidez, y ajustará sus planes de acuerdo con las actualizaciones de esta contingencia así como las necesidades futuras de su operación, buscando proteger su posición de efectivo.

e) La Compañía ha firmado contratos de prestación de servicios dentro del curso normal de sus operaciones.

Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Cuauhtemoc
C.P. 06500, Ciudad de México, Tel. (55) 9132-4000

En cumplimiento al artículo 33, fracción 1, inciso a), numeral 3 de las "Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores", y en relación con los Estados Financieros Consolidados Auditados de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se emite la siguiente constancia:

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que, en el ámbito de nuestras respectivas funciones, preparamos la información relativa a la emisora contenida en los Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2019 y 2018 la cual, a nuestro leal saber y entender, refleja razonablemente su situación. Asimismo, manifestamos que no tenemos conocimiento de información relevante que haya sido omitida o falseada en estos Estados Financieros o que los mismos contengan información que pudiera inducir al error a los inversionistas.

Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V.

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Dr. Ricardo Javier Sánchez Baker
Director Ejecutivo de Finanzas

Lic. Claudia A. Cervantes Muñoz
Director Jurídico

Grupo AEROMEXICO
Grupo Aeroméxico S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Cuauhtemoc
C.P. 06500, Ciudad de México, Tel. (55) 9132-4000

En cumplimiento al artículo 32 de la Circular Única de Auditores Externos, y en relación con los Estados Financieros Consolidados Auditados de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2019 y 2018 se emite la siguiente constancia:

Los suscritos manifestamos bajo protesta de decir verdad que:

I. Que han revisado la información presentada en los Estados Financieros Básicos dictaminados a que hacen referencia las presentes disposiciones.

II. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados no contienen información sobre hechos falsos, así como que no han omitido algún hecho o evento relevante, que sea de su conocimiento, que pudiera resultar necesario para su correcta interpretación a la luz de las disposiciones bajo las cuales fueron preparados.

III. Que los Estados Financieros Básicos dictaminados y la información adicional a estos, presentan razonablemente en todos los aspectos importantes la situación financiera y los resultados de las operaciones de la Entidad o Emisora de que se trate.

IV. Que se han establecido y mantenido controles internos, así como procedimientos relativos a la revelación de información financiera relevante.

V. Que se han diseñado controles internos con el objetivo de asegurar que los aspectos importantes y la información relacionada con la Entidad o Emisora de que se trate, su controladora, subsidiarias, asociadas, entidades con las que realicen acuerdos con control conjunto o personas morales que pertenezcan al mismo Grupo Empresarial o Consorcio se hagan del conocimiento de la administración.

VI. Que han revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, mediante comunicaciones oportunas, las deficiencias significativas detectadas en el diseño y operación del control interno que pudieran afectar de manera adversa, entre otras, a la función de registro, proceso y reporte de la información financiera.

VII. Que han revelado al Despacho, a los Auditores Externos Independientes y, en su caso, al Comité de Auditoría, cualquier presunto fraude o irregularidad que sea de su conocimiento e involucre a la administración o a cualquier otro empleado que desempeñe un papel importante, relacionado con los controles internos.

Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V.

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Dr. Ricardo Javier Sánchez Baker
Director Ejecutivo de Finanzas

Lic. Claudia A. Cervantes Muñoz
Director Jurídico

INFORMES

a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2018

Conforme a la Ley del Mercado de Valores

GENERAL

El artículo 28, fracción IV de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

*"**Artículo 28**.- El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:*

[…]

***IV.** Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:*

***a)** Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.*

***b)** El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.*

***c)** La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.*

***d)** El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.*

***e)** El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley."*

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL 6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA 8

Ciudad de México, a 23 de abril de 2019.

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e) de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes la opinión e informes que se rinden a continuación, todos ellos relacionados al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018.

1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2018.

2. Informe en términos del artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), el

Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2018.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados para la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad, por parte de la Administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad y que las mismas se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e) de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2018.

A continuación se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2018:

a) El análisis, discusión y aprobación de las diversas alternativas de crecimiento, planes de inversión y adquisiciones de la Sociedad que se presentaron durante el ejercicio social 2018;

b) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los estados de situación financiera consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la Administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2018;

c) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;

d) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;

e) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;

f) La presentación de las propuestas de aplicación de utilidades, decreto de dividendos, cancelación de acciones en tesorería e incremento en los recursos para la adquisición de acciones propias así como la aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

g) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad;

h) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y

i) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2019, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,

Lic. Francisco Javier de Arrigunaga
Gómez del Campo
Presidente del Consejo de Administración

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

INFORME DEL DIRECTOR GENERAL

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo e indistintamente, la "Sociedad" o " Aeroméxico"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018, el cual deberá ser leído y analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 19 de marzo de 2019, emitido a la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2018, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):[1]

i. Nuestros ingresos totalizaron $70,264,025,000 (Setenta Mil Doscientos Sesenta y Cuatro Millones Veinticinco Mil pesos) en el 2018, 14.5% más que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2017, impulsados por mayores ingresos pasaje, ingresos por servicios complementarios a pasajeros, ingresos por carga y otros ingresos de operación;

ii. La utilidad de operación de la Sociedad durante el 2018 fue de $8,566,000 (Ocho Millones Quinientos Sesenta y Seis Mil pesos);

iii. La Sociedad registró una pérdida neta de $1,878,547,000 (Un Mil Ochocientos Setenta y Ocho Millones Quinientos Cuarenta y Siete Mil pesos) durante el 2018;

iv. La pérdida por acción en el ejercicio social 2018, fue de $2.70 (Dos Pesos y Setenta Centavos);

v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos y recompra de acciones totalizaron $7,778,955,000 (Siete Mil Setecientos Setenta y Ocho Millones Novecientos Cincuenta y Cinco Mil pesos), de los cuales (i) $7,534,769,000 (Siete Mil Quinientos Treinta y Cuatro Millones Setecientos Sesenta y Nueve Mil pesos) representaron inversión en equipo; y (ii) $244,186,000 (Doscientos Cuarenta y Cuatro Millones Ciento Ochenta y Seis Mil pesos) se destinaron a recompra de acciones; y

[1] Nota: por favor confirmar aplicabilidad de los comentarios a la información financiera.

vi. Nuestra deuda neta financiera aumentó en $2,259,322,000 (Dos Mil Doscientos Cincuenta y Nueve Millones Trescientos Veintidós Mil pesos) para situarse en $36,625,029,000 (Treinta y Seis Mil Seiscientos Veinticinco Millones Veintinueve Mil pesos).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2018, operamos aproximadamente 603 vuelos diarios de pasajeros en servicio regular volando a 43 destinos nacionales y 50 destinos internacionales desde México, incluyendo 25 en Estados Unidos y Canadá, 7 en Sudamérica, 11 en Centroamérica y el Caribe, 4 en Europa y 3 en Asia, y transportamos aproximadamente 21.9 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Finalmente y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzado los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad.

Atentamente,

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el comité de auditoría y prácticas societarias de la Sociedad (en lo sucesivo, el "Comité"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2018.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejoría, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados así como los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad, es por ello que durante el ejercicio social 2018, el Comité se reunió en 4 ocasiones.

En las Sesiones del Comité siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La administración de la Sociedad tiene la responsabilidad de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar a tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2018, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que en el ejercicio social 2018, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;

2. Colaboró en la supervisión para el cumplimiento de los contratos de auditoría así como la evaluación de sus resultados;

3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;

4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral de la Sociedad y sus subsidiarias, considerando la relevancia de éstas últimas en la situación general de la primera, para lo cual se revisó el dictamen de auditoría externa y se llevaron a cabo entrevistas con los auditores externos independientes, así como con diversos miembros de la Administración de la Sociedad. Al respecto, no se encontraron deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;

5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;

6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, se llevaron a cabo entrevistas a los auditores externos independientes de la Sociedad con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;

7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;

8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la Administración de la Sociedad;

9. Sostuvo reuniones con la Administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;

10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de autoría integrada correspondiente al ejercicio social 2018, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;

11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y recomendó al consejo de administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas;

12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018, el informe de los auditores externos independientes, así como

las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que éstos sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convoque para tal efecto;

13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad así como en las sesiones de su Consejo de Administración;

14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a nuestra consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad;

15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad;

16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad.

17. Revisó el estado que guardan los principales asuntos jurídicos que enfrentó la sociedad en 2018. En particular, el caso de prácticas monopólicas absolutas entre la Comisión Federal de Competencia Económica. El comité revisó los principales elementos del caso y la actuación de la administración. Asimismo, supervisó la puesta en marcha de un programa para asegurar el pleno cumplimiento de las prácticas comerciales de la sociedad con la Ley Federal de Competencia Económica.

18. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2018 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente,

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoría
y Prácticas Societarias

Grupo AEROMEXICO

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 23 Col. Cuauhtémoc
C.P. 06500 México D.F. Tel. (55) 91324000
www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

Al Consejo de Administración de
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y evaluación de Auditores Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar a tiempo y forma la información financiera e implementar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2018, mismo que se materializó en el dictamen de fecha 19 de marzo de 2019 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.

Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoría Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2018 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 9 de abril de 2019, se emite la presente.

Atentamente,

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoría
y Prácticas Societarias

Grupo AEROMEXICO

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 23 Col. Cuauhtémoc
C.P. 06500 México CDMX Tel. (55) 91324500
www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 22 de abril de 2019.

Al Consejo de Administración de
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2017 de la Sociedad y sus subsidiarias.

Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2017 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamente en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2018 será a más tardar el 15 de julio de 2019.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente,

Dr. Andrés Conesa Labastida

INFORMES

a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2019

Conforme a la Ley del Mercado de Valores

GENERAL

El artículo 28, fracción IV de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

*"**Artículo 28**.- El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:*

[…]

***IV.** Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:*

***a)** Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.*

***b)** El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.*

***c)** La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.*

***d)** El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.*

***e)** El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley."*

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL 6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA 8

Ciudad de México, a 29 de abril de 2020.

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e) de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes la opinión e informes que se rinden a continuación, todos ellos relacionados al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019.

1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2019.

2. Informe en términos del artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por

sus siglas en inglés, los "IFRS"), el Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2019.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados para la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad, por parte de la Administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad y que las mismas se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e) de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2019.

A continuación se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2019:

a) El análisis, discusión y aprobación de las diversas alternativas de crecimiento, planes de inversión y adquisiciones de la Sociedad que se presentaron durante el ejercicio social 2019;

b) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los estados de situación financiera consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la Administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2019;

c) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;

d) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;

e) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;

f) La presentación de las propuestas de aplicación de utilidades, decreto de dividendos, cancelación de acciones en tesorería e incremento en los recursos para la adquisición de acciones propias así como la aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

g) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad;

h) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y

i) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2020, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,

Lic. Francisco Javier de Arrigunaga
Gómez del Campo
Presidente del Consejo de Administración

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

INFORME DEL DIRECTOR GENERAL

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo e indistintamente, la "Sociedad" o " Aeroméxico"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019, el cual deberá ser leído y analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 15 de abril de 2020, emitido a la Asamblea General de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2019, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):[1]

i. Nuestros ingresos totalizaron $68,766,003,000.00 (Sesenta y Ocho Mil Setecientos Sesenta y Seis Millones Tres Mil pesos 00/100 M.N.) en el 2019, 2.1% menos que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2018, derivado de menores ingresos pasaje e ingresos por carga;

ii. La utilidad de operación de la Sociedad durante el 2019 fue de $2,774,403,000.00 (Dos Mil Setecientos Setenta y Cuatro Millones Cuatrocientos Tres Mil pesos 00/100 M.N.);

iii. La Sociedad registró una pérdida neta de $2,368,930,000.00 (Dos Mil Trescientos Sesenta y Ocho Millones Novecientos Treinta Mil pesos 00/100 M.N.) durante el 2019;

iv. La pérdida por acción en el ejercicio social 2019, fue de $3.44 (Tres Pesos y Cuarenta y Cuatro Centavos);

v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos y recompra de acciones totalizaron $9,735,117,000.00 (Nueve Mil Setecientos Treinta y Cinco Millones Ciento Diecisiete Mil pesos 00/100 M.N.), de los cuales (i) $9,575,850,000.00 (Nueve Mil Quinientos Setenta y Cinco Millones Ochocientos Cincuenta Mil pesos 00/100 M.N.) representaron inversión en equipo; y (ii) $159,267,000.00 (Ciento Cincuenta y Nueve Millones Doscientos Sesenta y Siete Mil pesos 00/100 M.N.) se destinaron a recompra de acciones; y

[1] Nota: por favor confirmar aplicabilidad de los comentarios a la información financiera. ¿No entendí?

vi. Nuestra deuda neta financiera disminuyó en $1,701,935,000.00 (Un Mil Setecientos Un Millones Novecientos Treinta y Cinco Mil pesos 00/100 M.N.), antes de considerar el efecto de adopción de IFRS 16 *Arrendamientos* por $28,497,580,000.00 (Veintiocho Mil Cuatrocientos Noventa y Siete Millones Quinientos Ochenta Mil pesos 00/100 M.N.) para situarse en $63,420,674,000.00 (Sesenta y Tres Mil Cuatrocientos Veinte Millones Seiscientos Setenta y Cuatro Mil pesos 00/100 M.N.).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2019, operábamos alrededor 571 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 42 destinos nacionales y 43 destinos internacionales desde México, incluyendo 17 en Estados Unidos 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 5 en Europa y 3 en Asia, y transportamos aproximadamente 20.7 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Finalmente y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzado los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad.

Atentamente,

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el comité de auditoría y prácticas societarias de la Sociedad (en lo sucesivo, el "Comité"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2019.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejoría, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados así como los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad, es por ello que durante el ejercicio social 2019, el Comité se reunió en 4 ocasiones.

En las Sesiones del Comité siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La Administración de la Sociedad tiene la responsabilidad básica de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar en tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2019, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que

en el ejercicio social 2019, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;

2. Colaboró en la supervisión para el cumplimiento de los contratos de auditoría así como la evaluación de sus resultados;

3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;

4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral de la Sociedad y sus subsidiarias, considerando la relevancia de éstas últimas en la situación general de la primera, para lo cual revisamos el dictamen de auditoría externa y nos entrevistamos con los auditores externos independientes así como con diversos miembros de la Administración de la Sociedad. Al respecto, no encontramos deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;

5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;

6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, entrevistamos a los auditores externos independientes de la Sociedad con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;

7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;

8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la Administración de la Sociedad;

9. Sostuvo reuniones con la Administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;

10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de autoría integrada correspondiente al ejercicio social 2019, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;

11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y recomendó al consejo de administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas;

12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que éstos sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convoque para tal efecto;

13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad así como en las sesiones de su Consejo de Administración;

14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a nuestra consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad;

15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad;

16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad.

17. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2019 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente,

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoria
y Prácticas Societarias

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 25 Col. Cuauhtémoc
C.P. 06500 México D.F. Tel. (55) 91324000
www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

Al Consejo de Administración de
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y evaluación de Auditores Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar en tiempo y forma la información financiera e instrumentar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2019, mismo que se materializó en el dictamen de fecha 15 de abril de 2020 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.

Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoría Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2019 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 21 de abril de 2020, se emite la presente.

Atentamente

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoría
y Prácticas Societarias

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 25 Col. Cuauhtémoc C.P. 06500 México D.F.
Tel. (55) 91324000 www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 28 de abril de 2020.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA
DE ACCIONISTAS DE
GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B, DE C.V.

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2018 de la Sociedad y sus subsidiarias.

Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2018 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamente en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2019 será a más tardar el 29 de julio de 2020.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente,

Dr. Andrés Conesa Labastida

INFORMES

a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas por el ejercicio concluido el 31 de diciembre de 2020

Conforme a la Ley del Mercado de Valores

GENERAL

El artículo 28, fracción IV, de la Ley del Mercado de Valores requiere al Consejo de Administración la presentación de los siguientes informes a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas en los siguientes términos:

*"**Artículo 28**.- El consejo de administración deberá ocuparse de los asuntos siguientes:*

[…]

***IV.** Presentar a la asamblea general de accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:*

***a)** Los informes a que se refiere el artículo 43 de esta Ley.*

***b)** El informe que el director general elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de esta Ley, acompañado del dictamen del auditor externo.*

***c)** La opinión del consejo de administración sobre el contenido del informe del director general a que se refiere el inciso anterior.*

***d)** El informe a que se refiere el artículo 172, inciso b) de la Ley General de Sociedades Mercantiles en el que se contengan las principales políticas y criterios contables y de información seguidos en la preparación de la información financiera.*

***e)** El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en esta Ley."*

Por lo anterior, a continuación se presentan los siguientes informes:

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN 3
INFORME DEL DIRECTOR GENERAL 6
INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA 11

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021.

INFORME DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados Accionistas:

De conformidad con lo previsto en el artículo 28, fracción IV, incisos c), d) y e), de la Ley del Mercado de Valores y en apego a las recomendaciones contenidas en el Código de Mejores Prácticas Corporativas del Consejo Coordinador Empresarial, en nombre del Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), presento a ustedes, en representación del Consejo de Administración de la Sociedad, la opinión e informes que se rinden a continuación, respecto al ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2020.

1. Opinión sobre el contenido del Informe del Director General de la Sociedad.

En relación con el informe que se adjunta al presente y que fue rendido por el director general de la Sociedad, en términos de lo previsto en el artículo 44, fracción XI, de la Ley del Mercado de Valores (en lo sucesivo, el "Informe del Director General"), y en cumplimiento a lo establecido en el artículo 28, fracción IV, inciso c), de la citada Ley del Mercado de Valores, y después de haber sostenido juntas diversas con el director general de la Sociedad y con los directivos relevantes de las personas morales que ésta controla, y habiendo revisado la información y documentación de soporte necesaria, así como haber escuchado las explicaciones de los mismos respecto del Informe del Director General; el Consejo de Administración de la Sociedad considera, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del auditor externo y en la opinión que al respecto le proporcionó el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, que el Informe del Director General que se rinde a esta Asamblea, es adecuado y suficiente y que: **(i)** las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuadas y suficientes, tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; **(ii)** dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente conforme a la información presentada por el director general; y **(iii)** en consecuencia de lo anterior, la información presentada por el director general refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados consolidados de la Sociedad correspondientes al ejercicio social 2020.

2. Informe en términos del artículo 172, inciso b), de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Habiendo revisado los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en su elaboración, incluidas, en su caso, sus

modificaciones y correspondientes efectos, y después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y su conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), el Consejo de Administración de la Sociedad recomienda a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Sociedad su aprobación, considerando que los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad reflejan de manera razonable su situación financiera al 31 de diciembre de 2020.

De igual forma, el Consejo de Administración de la Sociedad informa que las políticas y criterios contables utilizados en la preparación de los estados financieros consolidados auditados y la información financiera de la Sociedad al 31 de diciembre del 2020, por parte de la Administración de la sociedad, fueron revisadas, analizadas y aprobadas en su oportunidad por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y el Consejo de Administración de la Sociedad, mismas que se explican en las notas de los estados financieros consolidados auditados antes mencionados.

3. Informe a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso e), de la Ley del Mercado de Valores respecto a las operaciones y actividades en las que el Consejo de Administración de la Sociedad intervino durante el ejercicio social 2020.

A continuación, se describen las principales actividades y operaciones en las que intervino el Consejo de Administración durante el ejercicio social 2020:

a) Con el apoyo del Comité ad-hoc de Reestructura, el análisis y discusión, de las distintas opciones y propuestas presentadas por la Dirección General y el grupo de asesores especializados, así como la subsecuente aprobación y seguimiento de acciones relativas a la solicitud y desahogo del proceso de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América. Lo anterior para enfrentar las circunstancias adversas que se presentaron a partir del ejercicio social 2020, derivadas de la pandemia de COVID-19 y sus graves e imprevisibles efectos negativos en la industria aérea a nivel global;

b) El análisis y seguimiento de los planes de negocio y el desempeño de la empresa, así como de las acciones estratégicas;

c) La discusión, revisión y aprobación de los estados de resultados y los estados de situación financiera consolidados de la Sociedad (preparados de acuerdo con los IFRS), elaborados por la Administración de la Sociedad, así como de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad, correspondientes al ejercicio social 2020;

d) La discusión, análisis y aprobación de operaciones con partes relacionadas, así como de propuestas, en su caso, para la adquisición de acciones de la Sociedad que requieren autorización del Consejo de Administración;

e) La discusión, revisión y aprobación de los informes sometidos a su consideración por el director general de la Sociedad, en los cuales se destacaron, entre otros aspectos, los principales indicadores operativos de la Sociedad y sus subsidiarias, así como las oportunidades de negocio que se presentaron en los mercados en los que estas últimas operan;

f) El análisis, discusión, toma de nota, y en su caso, aprobación de los diversos informes y reportes rendidos por los directivos relevantes de la Sociedad sobre los asuntos más relevantes de la Sociedad y de sus subsidiarias;

g) La aprobación de las convocatorias a las Asambleas Generales de Accionistas de la Sociedad;

h) El análisis y discusión de los diversos informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad;

i) El análisis y discusión de los informes, asuntos y recomendaciones que fueron sometidos a su consideración por el Comité de Nominaciones y Compensaciones de la Sociedad; y

j) La aprobación del presupuesto preliminar correspondiente al ejercicio social 2021, puesto a su consideración por el director general de la Sociedad.

Finalmente, cabe destacar que la información relevante relacionada con las actividades en las que intervino el Consejo de Administración de la Sociedad ha sido, en lo conducente, oportuna y debidamente divulgada por la Sociedad en estricto apego a la legislación vigente y aplicable a las emisoras de valores.

Atentamente,

Lic. Francisco Javier de Arrigunaga
Gómez del Campo
Presidente del Consejo de Administración

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021.

INFORME DEL DIRECTOR GENERAL

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 44, fracción XI, de la Ley del Mercado de Valores y artículos correlativos de la Ley General de Sociedades Mercantiles, por este medio me complace presentar a su consideración el informe sobre las actividades realizadas por la dirección general de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2020, el cual deberá ser analizado conjuntamente con el dictamen del auditor externo de fecha 13 de abril de 2021, emitido a la Asamblea General Ordinaria Anual de Accionistas de la Sociedad, el cual forma parte integrante de los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020 y que se adjunta al presente informe.

Haciendo referencia a la situación financiera, resultados integrales, al patrimonio y los cambios en la situación financiera consolidados de la Sociedad durante el ejercicio social 2020, me permito hacer de su conocimiento lo siguiente (montos expresados en pesos mexicanos):

i. Nuestros ingresos totalizaron $28,522,135,000 (Veintiocho Mil Quinientos Veintidós Millones Ciento Treinta y Cinco Mil Pesos 00/100 M.N.) en el 2020, 58.5% menos que los ingresos obtenidos durante el ejercicio social 2019, derivado de la reducción de pasajeros tanto en los mercados nacional e internacional, asociados a la crisis sanitaria del COVID-19;

ii. La pérdida de operación de la Sociedad durante el 2020 fue de $35,200,069,000 (Treinta y Cinco Mil Doscientos Millones Sesenta y Nueve Mil Pesos 00/100 M.N.);

iii. La Sociedad registró una pérdida neta de $42,529,087,000 (Cuarenta y Dos Mil Quinientos Veintinueve Millones Ochenta y Siete Mil Pesos 00/100 M.N.) durante el 2020;

iv. La pérdida por acción en el ejercicio social 2020, fue de $62.33 (Sesenta y Dos Pesos con Treinta y Tres Centavos);

v. Conjuntamente nuestros gastos de capital netos totalizaron $3,411,859,000 (Tres Mil Cuatrocientos Once Millones Ochocientos Cincuenta y Nueve Mil Pesos 00/100 M.N.), de los cuales (i) $3,207,947,000 (Tres Mil Doscientos Siete Millones Novecientos Cuarenta y Siete Mil Pesos 00/100 M.N.) representaron inversión en equipo de vuelo y mantenimiento mayor; y (ii)

$17,824,000.00 (Diecisiete Millones Ochocientos Veinticuatro Mil pesos 00/100 M.N.) se destinaron a recompra de acciones; y

vi. Nuestra deuda neta financiera aumentó en $9,485,515,000 (Nueve Mil Cuatrocientos Ochenta y Cinco Millones Quinientos Quince Mil Pesos 00/100 M.N.), incluyendo los efectos de IFRS 16 *Arrendamientos,* para situarse en $72,906,189,000 (Setenta y Dos Mil Novecientos Seis Millones Ciento Ochenta y Nueve Mil pesos 00/100 M.N.).

Por otra parte, al 31 de diciembre de 2020, operábamos alrededor 283 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 41 destinos nacionales y 31 destinos internacionales desde México, incluyendo 13 en Estados Unidos, 3 en Canadá, 7 en Sudamérica, 4 en Centroamérica y el Caribe, 3 en Europa y 1 en Asia, y transportamos aproximadamente 9.4 millones de pasajeros tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales.

Procedimiento de Reestructura

A continuación se presenta un informe general sobre el estatus del proceso de reestructura financiera de la Sociedad y de ciertas subsidiarias (*debtors*), bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los Estados Unidos de América 11 U.S.C. § 101 et seq (el "**Procedimiento de Reestructura**") ante la Corte de Quiebras de los Estados Unidos de América del Distrito Sur de Nueva York (*The United States Bankruptcy Court for the Southern District of New York*) (la "**Corte**"):

(a) El 30 de junio de 2020, la Sociedad, y sus subsidiarias Aerovías de México, S.A. de C.V., Aerolitoral, S.A. de C.V., y Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V., iniciaron el Procedimiento de Reestructura, el cual se ha llevado a cabo en forma ordenada mientras *Aeroméxico* continúa operando como negocio en marcha y ofreciendo servicios, oportunos y de alta calidad a sus clientes, preservando fuentes de empleo, contratando a sus proveedores los bienes y servicios requeridos para su operación ordinaria y, en consecuencia, sin interrumpir el pago de impuestos, derechos y aprovechamientos causados como consecuencia de su operación ordinaria y conforme a los acuerdos alcanzados con las autoridades competentes.

(b) El 2 de julio de 2020, la Sociedad anunció que recibió la aprobación de la Corte sobre todas las mociones que se presentaron en la "*audiencia del primer día*", la cual se celebró el 1 de julio de 2020 tras la solicitud de Procedimiento de Reestructura. Entre las peticiones que fueron aprobadas por la Corte, se encuentran las necesarias para que *Aeroméxico* continúe pagando los salarios y beneficios de sus empleados en el curso ordinario su negocios; honrar los boletos y *vouchers* que ya hubiesen sido comprados conforme a la Política aprobada y en vigor, así como mantener el programa *Club Premier* sin cambio o impacto en los saldos de los *Puntos Premier* de los clientes; mantener los acuerdos existentes con las agencias de viajes, compañías y aerolíneas

asociadas; pagar a los proveedores clave en el curso ordinario de sus negocios por los bienes y servicios proporcionados en o después de la fecha de solicitud del Capítulo 11, esto es el 30 de junio de 2020.

(c) El 13 de agosto de 2020, la Sociedad y Apollo Management Holdings, L.P., por cuenta de ciertos fondos de inversión y otras entidades propiedad de (ya sea total o parcialmente), o controladas, administradas y/o asesoradas por, Apollo Management Holdings, L.P. o sus afiliadas (conjuntamente, los "**Acreedores DIP Iniciales**") acordaron ciertos términos y condiciones para un posible financiamiento garantizado, preferencial, a ser dispuesto en múltiples disposiciones (*super priority multi-draw debtor-in-possession term loan facility*), en favor de la Sociedad, como deudor (*debtor in possession*) bajo el Procedimiento de Reestructura, por un monto principal total de hasta EUA$1,000,000,000.00 (mil millones de Dólares 00/100) (el "**Financiamiento DIP**"), constituido por ***(i)*** un Tramo 1 garantizado a ser dispuesto por medio de dos disposiciones, por un monto principal total de EUA$200,000,000.00 (doscientos millones de Dólares 00/100) a ser otorgado por los Acreedores DIP (el "**Tramo 1 del Financiamiento DIP**"), y ***(ii)*** un Tramo 2 garantizado, sujeto a conversión (a elección del acreedor), a ser dispuesto por medio de múltiples disposiciones, por un monto principal total de hasta EUA$800,000,000.00 (ochocientos millones de Dólares 00/100) a ser otorgado por ciertos Acreedores DIP (el "**Tramo 2 del Financiamiento DIP**").

El propósito de la obtención del Financiamiento DIP consistió en contar con los recursos necesarios para asegurar la continuidad de la operación de *Aeroméxico* conforme al curso ordinario de sus negocios, mientras continúa negociando los términos de un plan de reestructura con sus acreedores a fin de emerger exitosamente del Procedimiento de Reestructura.

(d) El 19 de agosto de 2020, en seguimiento a la solicitud presentada por Aeroméxico el 13 de agosto de 2020, la Corte aprobó el Financiamiento DIP propuesto de forma provisional y sujeto a la expedición de una orden final. El 21 de agosto de 2020, la Corte emitió una orden provisional respecto de dicha aprobación.

(e) El 8 y 9 de septiembre de 2020, respectivamente, de conformidad con la orden provisional de la Corte, se realizó el desembolso inicial del Tramo 1 del Financiamiento DIP, por un monto principal total de EUA$100,000,000.00 (cien millones de Dólares 00/100).

(f) El 13 de octubre de 2020, la Corte aprobó en forma definitiva el Financiamiento DIP.

(g) El 6 de noviembre de 2020, de conformidad con la orden final emitida por la Corte, ***(i)*** la Sociedad, en su carácter de deudor bajo el Procedimiento de Reestructura, y como acreditado (*Borrower*), ***(ii)*** Aerovías de

México, S.A. de C.V., Aerolitoral, S.A. de C.V., Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V., e Inmobiliaria Paseo de la Reforma 445, S.A. de C.V., como obligados solidarios (*Guarantors*), ***(iii)*** los Acreedores DIP Iniciales y cada una de las demás instituciones o entidades financieras o acreditantes que sean parte del mismo de tiempo en tiempo, como acreditantes (*lenders*) (los "**Acreedores DIP**"), y ***(iv)*** UMB Bank National Association, como agente administrativo (*administrative agent*) y agente de garantías (*collateral agent*), celebraron el contrato de crédito sobre el Financiamiento DIP (*super priority debtor-in-possession term loan agreement*) (el "**Contrato de Crédito DIP**").

(h) El 6 de noviembre de 2020, de conformidad con la orden final de la Corte, la Sociedad realizó disposiciones adicionales del Financiamiento DIP, (i) por un monto principal total de EUA$100,000,000.00 (cien millones de Dólares 00/100) del Tramo 1 del Financiamiento DIP, y (ii) por un monto principal total de EUA$175,000,000.00 (ciento setenta y cinco millones de Dólares 00/100) del Tramo 2 del Financiamiento DIP.

(i) El 24 de febrero de 2021, GAM realizó disposiciones adicionales del Financiamiento DIP por un monto principal total de EUA $625,000,000.00 (seiscientos veinticinco millones de Dólares 00/100) del Tramo 2 del Financiamiento DIP.

(j) Como parte de las medidas de la Sociedad para asegurar una flota más eficiente y homogénea, así como una plataforma comercial viable y rentable en la nueva realidad económica post COVID-19, se solicitó la autorización de la Corte para rechazar ciertos contratos de arrendamiento sobre 19 aeronaves, al no formar parte de los requerimientos estratégicos de la flota de la Sociedad en las condiciones actuales del mercado.

(k) La Sociedad recibió la aprobación de la Corte para modificar, con fecha efectiva al 1 de julio del 2020, la mayoría de sus contratos de arrendamiento de equipo aeronáutico existentes para transformarlos en acuerdos de potencia por hora ("**APH**"). Dichos contratos de APH fueron celebrados con 27 diferentes sociedades arrendadoras, los cuales cubren 82 aeronaves y 14 motores de repuesto.

(l) Es importante enfatizar que *Aeroméxico* continúa operando en cumplimiento a sus permisos y concesiones existentes durante el Procedimiento de Reestructura, con el compromiso de seguir ampliando el servicio de vuelos de manera segura en los próximos meses, de acuerdo con las regulaciones locales y la demanda de sus clientes, en pleno cumplimiento de los más altos estándares y protocolos de salud.

(m) Como lo hemos venido informando al mercado, todos los boletos, las reservaciones, los *vouchers* electrónicos y los *Puntos Premier* siguen siendo

válidos y están disponibles para su uso por parte de los clientes de conformidad con los términos y condiciones de la Política existente. Durante este proceso, continuamos operando en el curso ordinario de los negocios de *Aeroméxico* (sujeto a las reglas del Procedimiento de Reestructura) y tenemos la intención de seguir solicitando bienes y servicios a nuestros proveedores para el funcionamiento ordinario del Grupo.

Futuro Plan de Reestructura

Para concluir con éxito el Procedimiento de Reestructura, la Sociedad debe obtener la aprobación de la Corte de un *plan de reestructura*. Conjuntamente con el plan de reestructura, la Sociedad estaría facultada para intentar obtener, de ser necesario, una nueva línea de crédito bajo la modalidad de "financiamiento de salida" (*exit financing*). La capacidad de la Sociedad para obtener dicha aprobación y financiamiento dependerá, entre otras variables, del calendario y el resultado de diversos asuntos en curso relacionados con el Procedimiento de Reestructura y la negociación final con sus acreedores reconocidos.

El plan de reestructura determinará los términos y alcance de reestructura y/o pago de los créditos de varios acreedores y partes interesadas, y está sujeto al resultado final de las negociaciones, así como a las decisiones de la Corte a ser emitidas en la fecha en que el plan de reestructura sea finalmente aprobado, en su caso. Al respecto, el 17 de febrero de 2021, la Corte dictó una orden mediante la cual se prorrogó el período en el que los Deudores tienen el derecho exclusivo de presentar un plan de reestructura hasta el 25 de junio de 2021.

Cabe señalar que cualquier propuesta de plan de reestructura estará sujeta a revisión antes de su presentación a la Corte, conforme a las conversaciones aún en curso con los acreedores de la Sociedad, y posteriormente a cualquier objeción, en su caso, de partes interesadas, así como a los requisitos contenidos en el Código de Quiebras.

Finalmente, y como se los he manifestado en años anteriores, les reitero mi compromiso de seguir alcanzado los objetivos que nos hemos propuesto en el mejor interés de la Sociedad y nuestros clientes.

Atentamente,

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General

Anexo: Dictamen del auditor externo.

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021.

INFORME DEL COMITÉ DE AUDITORÍA

Al Consejo de Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Estimados señores consejeros:

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores, el suscrito en mi carácter de presidente del comité de auditoría y prácticas societarias (en lo sucesivo, el "Comité") de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (en lo sucesivo, la "Sociedad"), someto a su consideración el presente informe de operaciones y actividades realizadas por el Comité durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2020.

Como es de su conocimiento, el Comité tiene, entre otras diversas responsabilidades y funciones, la de informar el estado que guardan los mecanismos de control interno de la Sociedad y de sus subsidiarias, siendo el órgano social responsable de conocer sobre sus posibles deficiencias, así como de aquellos aspectos que requieren mejoría, tomando en cuenta para ello las opiniones, informes, comunicados y los dictámenes de auditoría emitidos por los auditores externos independientes de la Sociedad.

En las Sesiones del Comité celebradas durante el ejercicio social concluido el 31 de diciembre de 2020 siempre estuvieron presentes la mayoría de los miembros que lo integran asistidos por el secretario y/o el prosecretario del Consejo de Administración de la Sociedad, quienes elaboraron las actas que contienen las resoluciones válidamente adoptadas en las Sesiones del Comité, las cuales han sido debidamente transcritas en el libro correspondiente. Asimismo, en las sesiones del Comité participaron los representantes de KPMG Cárdenas Dosal, S.C., auditores externos independientes de la Sociedad, así como los directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias e incluso en ciertas ocasiones, dependiendo de los temas a ser tratados en el orden del día correspondiente, se contó con la presencia de invitados especiales.

La Administración de la Sociedad tiene la responsabilidad básica de elaborar y emitir los estados financieros con base en las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, en lo sucesivo y por sus siglas en inglés, los "IFRS"), preparar en tiempo y forma la información financiera y demás información a ser divulgada en los diversos mercados de valores en los que actualmente participa la Sociedad e implantar los mecanismos de control interno que correspondan. Por su parte, el Comité ha revisado, a nombre del Consejo de Administración, los Estados Financieros Consolidados Auditados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2020. La revisión antes mencionada incluyó, entre otros aspectos relevantes, el análisis y la aprobación de políticas, procedimientos y prácticas contables de la Sociedad.

Durante el ejercicio social 2020, el Comité realizó, entre otras, las siguientes actividades:

1. Revisó, analizó y aprobó las principales políticas contables seguidas por la Sociedad para la elaboración de su información financiera, haciendo constar que en el ejercicio social 2020, las políticas contables de la Sociedad se ajustaron en concordancia a los IFRS;

2. Colaboró en la supervisión del cumplimiento de los contratos de auditoría y la evaluación de sus resultados;

3. Formuló recomendaciones al Consejo de Administración sobre las bases para la elaboración y difusión de la información financiera de la Sociedad, así como los lineamientos generales en materia de control interno;

4. Revisó el estado que guardan los mecanismos de control interno y de auditoría integral tanto de la Sociedad como de sus subsidiarias, considerando la relevancia de estas últimas en la situación general de la Sociedad, para lo cual se revisó el dictamen de auditoría externa y se llevaron a cabo entrevistas con los auditores externos independientes, así como con diversos miembros del equipo administrativo de la Sociedad. Al respecto, no se encontraron deficiencias y/o desviaciones materiales que reportar en adición a aquellas respecto a las cuales, en su caso, se tomaron las medidas correspondientes y se informó al Consejo de Administración y/o al mercado, según correspondió;

5. Implementó las medidas preventivas y correctivas que se consideraron apropiadas para evitar y, en su caso, sancionar incumplimientos a los lineamientos y políticas de operación y registro contable de la Sociedad y sus subsidiarias;

6. Evaluó la labor realizada por los auditores externos independientes de la Sociedad y concluyó que fue satisfactoria. De igual forma, se recibió de dichos auditores la confirmación relativa a su independencia. En adición a lo anterior, se llevaron a cabo entrevistas a los auditores externos independientes de la Sociedad, con la finalidad de verificar que cumplieran con los requisitos de independencia y de rotación de personal;

7. Revisó conjuntamente con los auditores externos independientes de la Sociedad, los análisis y comentarios elaborados durante la auditoría integrada de la Sociedad, así como los procedimientos utilizados y el alcance de los mismos;

8. Mantuvo comunicación periódica con los auditores internos y externos de la Sociedad, para conocer sus comentarios y observaciones, promoviendo activamente la coordinación entre las labores de los auditores externos independientes y la Administración de la Sociedad;

9. Sostuvo reuniones con la Administración de la Sociedad para dar seguimiento a las observaciones formuladas con respecto a los mecanismos de control de riesgos a los que se encuentra sujeta la Sociedad;

10. Revisó, analizó y tomó nota de los reportes periódicos sobre los resultados del plan de autoría integrada correspondiente al ejercicio social 2020, rendidos por los auditores externos independientes de la Sociedad;

11. Revisó y analizó determinadas transacciones con partes relacionadas, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas;

12. Revisó los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020, el informe de los auditores externos independientes, así como las políticas de contabilidad utilizadas en la elaboración de los estados financieros. Después de haber escuchado los comentarios de los auditores externos independientes, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros y su conformidad con los IFRS, recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad su aprobación con la finalidad de que sean presentados para su aprobación a la asamblea general ordinaria anual de accionistas de la Sociedad que se convoque para tal efecto;

13. Dio seguimiento a las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas de la Sociedad y en las sesiones de su Consejo de Administración;

14. Valoró, revisó y autorizó diversas propuestas de honorarios correspondientes a servicios complementarios y/o diferentes a los de auditoría sometidas a su consideración por los auditores externos independientes de la Sociedad y asegurándose que el monto de dichos servicios no constituyera un impedimento a su independencia. De igual forma, se revisaron los servicios prestados por los expertos independientes contratados por la Sociedad;

15. Revisó y analizó el informe del consejo de administración respecto de la situación corporativa de la Sociedad, incluyendo la revisión de la documentación legal de la Sociedad;

16. Revisó las principales premisas e indicadores del presupuesto anual de la Sociedad;

17. Revisó el estado que guardan los principales asuntos jurídicos que enfrentó la sociedad en 2020; y

18. Revisó y analizó determinadas operaciones con personas relacionadas y operaciones con acciones de la Sociedad que requieren opinión del Comité, mismas que se describen en las notas a los estados financieros consolidados auditados de la Sociedad al 31 de diciembre de 2020 y recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad la aprobación de aquellas que se consideraron apropiadas.

Asimismo, el Comité realizó, entre otros, trabajos de análisis, evaluación y revisión respecto de las operaciones en que la Sociedad pudo haber tenido conflicto de interés, el desempeño de directivos relevantes de la Sociedad y sus subsidiarias, la remuneración integral del director general (en coordinación con el Comité de Nominaciones y Compensaciones) y las dispensas otorgadas por el Consejo de Administración, en su caso, para que un consejero, directivo relevante o persona con poder de mando aprovechase oportunidades de negocio para sí o a favor de terceros.

Se rinde el presente informe con la finalidad de cumplir con los requisitos previstos en la Ley del Mercado de Valores, haciendo notar que para su elaboración, se escuchó la opinión de los directivos relevantes de la Sociedad.

Atentamente,

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

Grupo AEROMEXICO

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 23 Col. Cuauhtémoc
C.P. 06500 México D.F. Tel. (55) 5133-4000
www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021.

Al Consejo de Administración de
Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Ref.- Estados Financieros Auditados opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias y evaluación de Auditores Externos.

Estimados señores:

Esta opinión tiene por objeto (i) en términos del artículo 28, fracción III, inciso i), de la Ley del Mercado de Valores (la "**LMV**"), expresar la opinión del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias de la Sociedad (el "**Comité**") sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2020 para su eventual aprobación del Consejo de Administración de la Sociedad, y (ii) en términos del artículo 42, fracción II, inciso b), de la LMV, evaluar el desempeño de los Auditores Externos (según este término se define más adelante) de la Sociedad durante el mencionado ejercicio.

La Administración de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**"), tiene la responsabilidad de emitir los estados financieros con base en Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards), preparar en tiempo y forma la información financiera e instrumentar los sistemas de control interno. Por su parte, el Comité, entre otras responsabilidades, debe analizar y discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión y, con base a ello recomendar o no su aprobación al Consejo de Administración.

Asimismo, el Comité debe evaluar el desempeño de los Auditores Externos, quienes son responsables de expresar su opinión sobre la razonabilidad de los estados financieros de la Sociedad y la conformidad de éstos con las Normas Internacionales de Información Financiera conocidas por sus siglas en inglés como IFRS (International Financial Reporting Standards). Al efecto el Comité ha considerado que los socios de la firma KPMG Cárdenas Dosal, S.C. (los "**Auditores Externos**") cumplen con los requisitos necesarios de calidad profesional e independencia de acción, intelectual y económica requerida, por lo que se recomendó al Consejo de Administración de la Sociedad los nombrara para examinar y emitir el informe sobre los estados financieros consolidados de la Sociedad y sus subsidiarias al 31 de diciembre de 2020, mismo que se materializó

en el dictamen de fecha 13 de abril de 2021 que se agrega como **Anexo "A"** de este comunicado.

Basados en el trabajo realizado por el Comité, así como el área de Auditoria Externa de la Sociedad y los Auditores Externos, y con el sustento del dictamen de los Auditores Externos que se ha agregado como Anexo "A" de este comunicado, por delegación expresa del Consejo de Administración se someta para la aprobación de la próxima Asamblea General de Accionistas, los Estados Financieros consolidados por el año fiscal terminado el 31 de diciembre de 2020 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y sus subsidiarias.

Por lo anterior y por el acuerdo del Comité en su sesión del día 19 de abril de 2021, se emite la presente.

Atentamente,

Dr. Luis de la Calle Pardo
Presidente del Comité de Auditoria
y Prácticas Societarias

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
Paseo de la Reforma 243 Piso 25 Col. Cuauhtémoc C.P. 06500 México D.F.
Tel. (55) 91324000 www.aeromexico.com

Ciudad de México, a 29 de abril de 2021.

ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA
DE ACCIONISTAS DE
GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B, DE C.V.

Ref.- Informe respecto al dictamen fiscal del ejercicio 2019 de la Sociedad y sus subsidiarias.

Estimados señores:

Con fundamento en la fracción XIX del artículo 76 de la Ley del Impuesto sobre la Renta, se adjunta al presente como **Anexo "A"** el informe sobre la revisión de la situación fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2019 de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. (la "**Sociedad**") y sus subsidiarias a que se refiere la fracción III del artículo 52 del Código Fiscal de la Federación, presentado en tiempo y forma ante la autoridad competente, a ser distribuido entre los accionistas de la Sociedad.

Con fundamente en el artículo 32-A del Código Fiscal de la Federación, les manifestamos que la presentación del dictamen fiscal correspondiente al ejercicio fiscal 2020 será a más tardar el 29 de julio de 2021.

Sin más por el momento, estoy a su disposición para cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente

Dr. Andrés Conesa Labastida
Director General