

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 2017

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 BMV.

A continuación se reproduce textualmente el 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 2017.

Certificados Bursátiles de Corto Plazo

Clave de cotización:	AEROMEX 00217	AEROMEX 00417	AEROMEX 00517	AEROMEX 00617
Monto emitido:	\$700,000,000.00	\$250,000,000.00	\$250,000,000.00	\$300,000,000.00
Fecha de emisión:	1 de Junio 2017	6 de Julio 2017	28 de Septiembre 2017	16 de Noviembre 2017
Plazo de la emisión:	364 días	196 días	168 días	168 días
Fecha de vencimiento:	31 de Mayo 2018	18 de Enero 2018	15 de Marzo 2018	3 de Mayo 2018
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	<p>TIIE + 0.95% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIE + 0.60% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIE + 0.49% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIE + 0.49% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
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
Lugar de pago:	Mediante transferencia electrónica de fondos, a través de Ineval, 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 Ineval, 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 Ineval, 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 Ineval, 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
Calificaciones:	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"
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
Depositario:	S.D. Ineval 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			

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.

ÍNDICE

ÍNDICE	3
1) INFORMACIÓN GENERAL	9
(A) GLOSARIO DE TÉRMINOS Y DEFINICIONES	9
(B) RESUMEN EJECUTIVO	18
(i) <i>Sobre la Compañía</i>	18
(ii) <i>Resumen de Información Financiera y Operativa</i>	24
(iii) <i>Mercado de Valores</i>	29
(C) FACTORES DE RIESGO	30
(i) <i>Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio y la Industria de la Aviación en México</i>	30
(ii) <i>Riesgos Relacionados con México</i>	50
(iii) <i>Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones</i>	54
(D) OTROS VALORES	59
(E) CAMBIOS SIGNIFICATIVOS A LOS DERECHOS DE VALORES INSCRITOS EN EL REGISTRO	60
(F) DOCUMENTOS DE CARÁCTER PÚBLICO	60
2) LA EMISORA	61
(A) HISTORIA Y DESARROLLO DE LA EMISORA	61
(i) <i>Datos Generales</i>	61
(ii) <i>Antecedente Inmediato de la Emisora</i>	61
(iii) <i>Evolución Corporativa de la Emisora y sus Subsidiarias</i>	62
(v) <i>Principales Inversiones</i>	63
(B) DESCRIPCIÓN DEL NEGOCIO	63
(i) <i>Actividad Principal</i>	63
(ii) <i>Canales de Distribución</i>	77

(iii)	<i>Patentes, Licencias, Marcas y Otros Contratos</i>	79
(iv)	<i>Principales Clientes</i>	82
(v)	<i>Legislación Aplicable y Situación Tributaria</i>	82
(vi)	<i>Recursos Humanos</i>	91
(vii)	<i>Desempeño Ambiental</i>	92
(viii)	<i>Información del Mercado</i>	93
(ix)	<i>Estructura Corporativa</i>	99
(x)	<i>Descripción de los Principales Activos</i>	99
(xi)	<i>Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales</i>	100
(xii)	<i>Acciones Representativas del Capital Social</i>	101
(xiii)	<i>Dividendos y Política de Dividendos</i>	101
3)	<i>INFORMACIÓN FINANCIERA</i>	102
(A)	<i>INFORMACIÓN FINANCIERA SELECCIONADA</i>	102
(B)	<i>INFORMACIÓN FINANCIERA POR LÍNEA DE NEGOCIO, ZONA GEOGRÁFICA Y VENTAS</i>	106
(C)	<i>INFORMACIÓN DE CRÉDITOS RELEVANTES</i>	107
(D)	<i>COMENTARIOS Y ANÁLISIS DE LA ADMINISTRACIÓN SOBRE LOS RESULTADOS DE OPERACIÓN Y SITUACIÓN FINANCIERA DE LA EMISORA</i>	113
(i)	<i>Resultados de Operación 2017 en comparación con 2016</i>	113
(ii)	<i>Resultados de Operación 2016 en comparación con 2015</i>	119
(iii)	<i>Situación Financiera, Liquidez y Recursos de Capital</i>	123
(iv)	<i>Control Interno</i>	126
(E)	<i>ESTIMACIONES, PROVISIONES, RESERVAS CONTABLES CRÍTICAS</i>	127
	<i>F) NORMAS FINANCIERAS</i>	130
4)	<i>ADMINISTRACIÓN</i>	131
(A)	<i>AUDITORES EXTERNOS</i>	131
(C)	<i>ADMINISTRADORES Y ACCIONISTAS</i>	132

(D)	ESTATUTOS SOCIALES Y OTROS CONVENIOS.....	144
5)	MERCADO DE CAPITALES	158
(A)	ESTRUCTURA ACCIONARIA	158
(B)	COMPORTAMIENTO DE LA ACCIÓN EN EL MERCADO DE VALORES	158
(C)	FORMADOR DE MERCADO	160
6)	PERSONAS RESPONSABLES.....	161
7)	ANEXOS.....	164
(a)	Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y firma del auditor.	164
b)	Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y firma del auditor.	164
c)	Informe Asamblea De Accionistas- Anexo C Informe Del Comité De Auditoría	164

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 2017, 2016 y 2015 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*, 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 48hrs 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 2017 fue de \$18.9125 por US\$1.00, al 31 de diciembre de 2016, \$18.6967 por US\$1.00 y al 31 de diciembre de 2015, \$15.8642. 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 antes del gasto en renta de equipo de vuelo, depreciación y amortización, ingresos y costos financieros, e impuestos a la utilidad. 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 (en el caso de transporte de carga, se define como las toneladas de carga transportadas, – distinto del equipaje de pasajeros – multiplicado por la distancia de la ruta). 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 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 DGAC. 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.;

- OAG Aviation;
- SCT;
- DGAC;
- INEGI;
- CONAPO
- Banco Mundial;
- Fondo Monetario Internacional
- Unidad de Inteligencia de The Economist (Economist Intelligence Unit Limited);
- Banco de México (BANXICO)
- Boston Consulting Group; y
- La Administración Federal de Aviación de Estados Unidos (U.S. Federal Aviation Administration o U.S. 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.

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”	Fideicomiso que administra los bienes motorizados y no motorizados 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 en sustitución de SEAT.
“Aeromexpress”	Aeromexpress, S.A. de C.V.
“Aeronaves”	Aeronaves de México, S.A. de C.V.
“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 las aerolíneas de Grupo Aeroméxico.
“Alas de América”, “Aeroméxico Capacitación”, “CECAM”	Centro de Capacitación Alas de América, S.A. de C.V.
“AM Formación”	AM Formacion Interna, S.A. de C.V
“American Airlines”	American Airlines, Inc.,

“ANCA”	Airport Noise and Capacity Act of 1990 o <i>Ley de Ruido y la Capacidad de los Aeropuertos de 1990.</i>
“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.
“COFECE”:	Comisión Federal de Competencia Económica.
“CINTRA”	Corporación Internacional de Transporte Aéreo.
“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.).
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Código Compartido”	Acuerdo comercial mediante el cual una aerolínea comercializa bajo su propio código, vuelos operados por otra aerolínea.

“CONAPO”	Consejo Nacional de Población.
“COP”	Conferencia de las Partes, la conferencia anual que realiza cada año la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC).
“Copa Airlines”	Copa Airlines, Incorporated.
“Costo por ASK o CASK”	<i>Cost per available seat kilometer</i> 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.
“CETES”	Certificados de la Tesorería de la Federación.
“CNBV”	Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“Delta Air Lines”	Delta Air Lines Inc.
“Delta Master Trust”	Fideicomiso que mantiene activos de varios planes de pensiones de Delta Air Lines.
“DGAC”	Dirección General de Aeronáutica Civil, dependiente de la SCT.
“Distancia Promedio de Vuelo”	Promedio de kilómetros recorridos por el segmento de transporte de personas.
“Dólar”, “dólares”, “EUS”	Moneda de curso legal en los Estados Unidos.
“DOF”	Diario Oficial de la Federación.
“DOT”	<i>Department of Transportation</i> 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 2017, 2016 y 2015, preparados de conformidad con las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS por sus siglas en inglés) emitidas por el IASB.

“Estados Unidos”, “E.U.A.”	Estados Unidos de América.
“FAA”	<i>U.S. Federal Aviation Administration</i> 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.
“Financiamiento Backstop”	Compromiso de Boeing de otorgar financiamiento para varias órdenes de aeronaves, establecido en un contrato. Este compromiso es una opción que pudiera utilizar Grupo Aeroméxico.
“GDSs”	Global Distribution Systems o Sistemas de Distribución Global, los cuales incluyen aplicaciones que apoyan las operaciones de las aerolíneas.
“Grupo Aeroméxico”, “GAM”, la “Compañía”, la “Emisora” o la “Sociedad”	Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.
“Grupo Mexicana”	Grupo Mexicana de Aviación, S.A. de C.V.
“Horas Calzo”	<i>Block hours</i> , 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”	<i>International Aviation Safety Assessment.</i>
“IASB”	<i>International Accounting Standard Board.</i>
“IASK”, “RASK”	Revenue per available seat kilometer, el ingreso total por pasajeros durante un periodo dividido por los ASKs totales durante dicho periodo.
“IATA”	<i>International Air Transportation Association.</i>
“IFRIC”	<i>International Financial Reporting Interpretations Committee.</i>

“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”	<i>IATA Operational Safety Audit.</i>
“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 (<i>Aviation and Transportation Security Act</i>).
“LMV”	Ley del Mercado de Valores.
“LIBOR”, “Tasa LIBOR”	Tasa de interés interbancaria ofrecida en Londres.
“Margen de Operación”	Representa la utilidad de Operación dividido por los ingresos.
“México”	Estados Unidos Mexicanos.
“NIF Mexicanas”	Normas de Información Financiera en México.

“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.
PROFEPA	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
“Reporte”	Reporte anual de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017.
“RNV”	Registro Nacional de Valores de la CNBV.
“RPK”	<i>Revenue per passenger kilometers</i> , el número de pasajeros transportados durante un periodo multiplicado por el número de kilómetros volados por esos pasajeros durante dicho periodo.
“SABRE”	SABRE Sociedad Tecnológica, S. de R.L. de C.V.
“SCT”	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
“SEMARNAT”	Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“Servicios Corporativos”	Servicios Corporativos Aeroméxico, S.A. de C.V.
“SHCP”	Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

“SkyTeam”	Alianza global conformada por 20 aerolíneas.
“Slot”	Horario de aterrizaje y despegue asignado por el administrador aeroportuario.
“STIA”	Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, 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.
“TSA”	Administración de Seguridad en el Transporte o <i>Transportation Security Administration</i> .
“U.S. FAA”	U.S. Federal Aviation Administration o Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos.
“UAFIDA”	Utilidad obtenidas antes de los siguientes conceptos: depreciación y amortización, ingresos y costos financieros, e impuestos a la utilidad.
“UAFIDAR”	Utilidad antes del gasto en renta de equipo de vuelo, depreciación y amortización, ingresos y costos financieros, e impuestos a la utilidad.
“VFR”	<i>Visiting friends and relatives</i> , o mercado étnico.
“WTI”	<i>West Texas Intermediate</i> .
“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	Bajío	MZT	Mazatlán
CEN	Ciudad Obregón	NLD	Nuevo Laredo
CJS	Ciudad Juarez	OAX	Oaxaca
CLQ	Colima*	PBC	Puebla
CME	Ciudad del Carmen	PVR	Puerto Vallarta
CPE	Campeche	QRO	Querétaro
CUL	Culiacán	REX	Reynosa
CUN	Cancún	SJD	Los Cabos
CUU	Chihuahua	SLP	San Luis Potosí
CZM	Cozumel**	SLW	Saltillo**
DGO	Durango	TAM	Tampico
GDL	Guadalajara	TAP	Tapachula
HMO	Hermosillo	TGZ	Tuxtla Gutierrez
HUX	Huatulco	TIJ	Tijuana
LAP	La Paz	TLC	Toluca**
LMM	Los Mochis	TRC	Torreón
MAM	Matamoros	VER	Veracruz
MEX	Ciudad de México	VSA	Villahermosa
MID	Mérida	ZCL	Zacatecas
MLM	Morelia	ZIH	Zihuatanejo
MTT	Minatitlán	ZLO	Manzanillo

Códigos de Aeropuertos (Internacionales):

AMS	Amsterdam, Holanda	MGA	Managua, Nicaragua
ATL	Atlanta, EUA *	MIA	Miami, EUA
AUS	Austin, EUA	NRT	Tokio, Japón
BOG	Bogotá, Colombia	ONT	Ontario, California
BOS	Boston, EUA	ORD	Chicago, EUA
CDG	Paris, Francia	PDX	Portland, EUA*
DEN	Denver, EUA	PTY	Panamá, Panamá
DFW	Dallas, EUA	PVG	Shangai, China
DTW	Detroit, EUA *	SAL	San Salvador, El Salvador
EZE	Buenos Aires, Argentina	SAP	San Pedro Sula, Honduras
FAT	Fresno, EUA	SAT	San Antonio, EUA
GRU	Sao Paulo, Brasil	SCL	Santiago, Chile
GUA	Guatemala, Guatemala	SDQ	Santo Domingo, República Dominicana

HAV	La Habana, Cuba	SEA	Seattle, EUA
IAD	Washington DC, EUA	SFO	San Francisco, EUA
IAH	Houston, EUA	SJC	San José, California , EUA*
ICN	Seúl, República de Corea*	SJO	San José, Costa Rica
JFK	Nueva York, EUA	SLC	Salt Lake City, EUA*
LAS	Las Vegas, EUA	SMF	Sacramento, EUA
LAX	Los Ángeles, EUA	UIO	Quito, Ecuador
LHR	Londres, Inglaterra	YUL	Montreal, Canadá
LIM	Lima, Perú	YVR	Vancouver, Canadá
MAD	Madrid, España	YYC	Calgary, Canadá *
MCO	Orlando, EUA	YYZ	Toronto, Canadá
MDE	Medellín, Colombia		

- * CLQ Inicio operación 8 septiembre 2017
- *ATL Inicio operación 1 septiembre 2017
- *DTW Inicio operación 1 abril 2017
- *ICN Inicio operación 1 julio 2017
- *PDX Inicio operación 1 diciembre 2017
- *SEA Inicio operación 1 noviembre 2017
- *SJC Inicio operación 1 julio 2017
- *SLC Inicio operación 23 diciembre 2017
- *YYC Inicio operación 1 junio 2017
- ** CZM Dejo de operar 30 abril 2017
- ** SLW Dejo de operar el 21 de noviembre 2017
- ** TLC Dejo de operar el 30 de noviembre 2017

(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 la creciente economía mexicana. Al 31 de diciembre de 2017, operábamos alrededor 580 vuelos de pasajeros diariamente, volando a 43 destinos nacionales y 49 destinos internacionales desde México, incluyendo 23 en Estados Unidos 4 en Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 4 en Europa y 3 en Asia.

De acuerdo a información publicada por la DGAC, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017 medido en tráfico de pasajeros tuvimos una participación del 29.0% en el mercado nacional mexicano y del 16.8% en el mercado internacional mexicano. Durante el mismo periodo, transportamos 20.7 millones de pasajeros.

Durante 2017 registramos ingresos por \$61,481 millones de pesos (US\$ 3,251 millones), UAFIDAR por \$14,823 millones de pesos (US\$709 millones), utilidad de operación por \$3,110 millones de pesos (US\$164 millones) y utilidad neta por \$18 millones de pesos (US\$1.0 millones). Hemos generado utilidades de operación positivas en los últimos 31 trimestres consecutivos y continuamos enfocados 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, 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 y Los Ángeles, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2017, contábamos con 15,300 empleados de los cuales 68.6% 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. 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 131 aeronaves, al 31 de diciembre de 2017, consistente en quince aeronaves Boeing 787-8, B787-9, tres aeronaves Boeing 777, cincuenta y cuatro aeronaves 737-700 y 737-800 o B737-7 y B737-8; y cincuenta y nueve aeronaves Embraer 170 y 190. Al 31 de diciembre de 2017, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 8.4 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 de cambios en itinerarios y herramientas de autoservicios adicionales disponibles a través de nuestra nueva página de Internet lanzada en agosto de 2016, nuevos kioscos en aeropuertos y nuestra aplicación Aeroméxico móvil lanzada durante 2017.

Como herramienta de maximización de ingresos y para mejorar la administración de nuestros asientos utilizamos el sistema tecnológico de administración de ingresos de SABRE, 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 grande 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 2017, “Club Premier” tenía aproximadamente 5.5 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, 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. Al 31 de diciembre de 2017 Delta Air Lines tenía una participación del 49% 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.

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 2017, México tenía una población estimada de 127 millones, con una tasa de crecimiento anual estimada de 2.2%, según información de la CONAPO y el INEGI¹. México es la segunda economía más grande de América Latina con un PIB estimado de USD 2,195 miles de millones en 2017, y un crecimiento estimado del PIB de 2.3% en 2017 y 2.3% en 2018, conforme al Fondo Monetario Internacional².

Históricamente, el tráfico aéreo ha crecido a una mayor tasa que el crecimiento económico. De 2007 a 2017, el PIB creció en promedio, 2.1% anualmente, mientras que el tráfico aéreo creció en promedio 9.8% anualmente en el mismo periodo, según cifras de la DGAC³ 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; y
- crecimiento de la población y urbanización.
- 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 45,221,000 millones para vuelos nacionales en México y de aproximadamente 45,420,000 millones para vuelos internacionales combinados en 2017, conforme a la DGAC (Dirección General de Aeronáutica Civil).

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 2017, de acuerdo con cifras oficiales de la DGAC.

Las aerolíneas al 31 de diciembre de 2017 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.⁴

Nuestras Fortalezas

Creemos que las ventajas competitivas que se señalan a continuación nos permitirán continuar obteniendo resultados sólidos y mantener nuestra posición líder 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 B737 y B787, de los cuales recibimos el primer 787-9. El Dreamliner durante 2016 nos permitirá brindar un mejor servicio. Nuestras nuevas aeronaves B737-800 y B787-8 y B787-9 están equipadas con interiores de vanguardia y tecnología de nueva generación, incluyendo pantallas de video individuales en cada

1 Reporte Anual Consejo Nacional de Población (CONAPO)

2 World Economic Outlook (WEO) Enero 2018

3 Boletín Económico del INEGI, Enero de 2018. Reporte Estadístico DGAC, febrero de 2018

4 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.

asiento. También ofrecemos vuelos en diferentes horarios, permitiendo viajes redondos en el mismo día para destinos de negocios.

Durante 2016 recibimos nuestro primer 787-9 Dreamliner en la flota, el mismo se decoró con motivos típicos mexicanos y se ha bautizado como Quetzalcóatl, el embajador de México en el mundo. Durante el último trimestre de 2016 se incorporaron dos 787-9 adicionales a la flota. Durante 2017 se incorporaron tres 787-9 adicionales a la flota.

Recientemente introdujimos varias mejoras tecnológicas que ofrecen conveniencia adicional a nuestros pasajeros de negocios, incluyendo módulos de auto-documentación y pases de abordar electrónicos a través de nuestra nueva aplicación para teléfonos móviles.

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. Al día de hoy, 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. Al día de 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 30.1% durante 2017, una cifra que continúa creciendo a medida que mejoramos nuestra alineación entre nuestros puntos de conectividad, que son una piedra angular de nuestro *hub and spoke*. Esto contribuyó a nuestra rentabilidad total como resultado del bajo costo marginal que conlleva proporcionar el servicio a los pasajeros que realizan vuelos de conexión a través de nuestra red.

Compañía sólida 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 2017, nuestra flota operativa tenía una edad promedio de 8.4 años. Contar con una flota joven nos permite minimizar los costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia de combustible. El 24% de nuestras aeronaves poseen arrendamientos financieros con vencimientos graduales en el tiempo, lo que nos proporciona flexibilidad para ajustar el tamaño de nuestra flota de conformidad con los cambios en las condiciones económicas y la demanda de nuestros productos y servicios. 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. En 2012 establecimos un acuerdo con Boeing para comprar hasta 90 aeronaves B737-MAX y hasta 7 aeronaves B787 adicionales, nos da flexibilidad para mantener nuestro crecimiento y flota

proyectados, con base en la demanda de pasajeros esperada, y nos permitirá continuar reduciendo costos de mantenimiento y combustible.

Sólido perfil financiero y de riesgo. Mantenemos un perfil financiero sólido al mantener nuestro enfoque en un control estricto de costos. Hemos tenido utilidad de operación positiva de forma consecutiva durante los últimos 31 trimestres.

Durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017, nuestro margen de UAFIDAR fue de 24.1% y nuestro margen de operación de 5.1%. 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. Mantenemos un nivel moderado de deuda financiera neta dado que históricamente hemos financiado nuestras operaciones principalmente con el capital y flujo de efectivo de nuestras operaciones y nos basamos en arrendamientos operativos en la mayoría de nuestras aeronaves. Nuestro sólido perfil financiero se complementa con una política de administración de riesgo global enfocada en mitigar riesgos de costos de combustible, tasas de interés, tipos de cambio y el mantenimiento de flexibilidad en nuestra flota. Por ejemplo, respecto de los costos de combustible tenemos una política de contratar continuamente instrumentos financieros derivados para cubrir entre el 40% y hasta el 60% de nuestro consumo de combustible esperado para los siguientes 12 meses sobre una base continua.

Sólida 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, Air France-KLM, Virgin Atlantic, British Airways, Qatar Airways, entre otros. Nuestro director general, el Dr. Andrés Conesa es miembro del consejo directivo de la IATA y fue el presidente de dicha organización 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 2017, sumamos 2 rutas nacionales nuevas, 12 nuevas rutas en Estados Unidos, 1 ruta en Canadá y 1 ruta nueva en Asia. 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. Seúl fue nuestro tercer destino en Asia en 2017. Incrementamos frecuencias a Madrid, Londres, Ámsterdam, Tokio, Shanghái, Centro y Sudamérica así como a Canadá.

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, Aeroméxico transportó el 12.7% de los pasajeros en el mercado transfronterizo durante 2017.

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 14.6% del 31 de diciembre de 2017. 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. En 2016 lanzamos nuestra tarjeta de marca compartida con Santander, la cual sustituye el producto que teníamos en alianza con Citi-Banamex. Esta tarjeta de marca compartida con Santander nos ayuda a generar una mayor lealtad hacia la aerolínea al ofrecer una atractiva propuesta de valor a los miembros de “Club Premier”. Recientemente, renovamos nuestra asociación de tarjetas de crédito de marca compartida con American Express.

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. Como parte de nuestras iniciativas, hemos implementado una estrategia consistente en la venta de boletos en rutas nacionales e internacionales con anticipación a la fecha del viaje con precios competitivos y/o descuentos con el propósito de capturar al pasajero que realiza reservación con anticipación en busca de tarifas en rebaja. 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 a 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. 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. Conforme a nuestros acuerdos con Boeing, tenemos la posibilidad de comprar hasta 90 aeronaves B737-MAX y hasta 10 B787 adicionales como parte de nuestra estrategia para mantener una de las flotas más jóvenes en la industria y de permanecer al frente de la curva de la tecnología. Planeamos, asimismo, optimizar el balance entre aeronaves propias y arrendadas. Actualmente estamos en el proceso de incrementar el número de aeronaves propias y esperamos alcanzar una razón entre aeronaves arrendadas y propias de aproximadamente 1:1 en el largo plazo. Esperamos que esto fortalezca nuestro balance y mejore nuestros márgenes de operación, no obstante no podemos asegurar que el incremento en la razón de aeronaves propias a arrendadas tendrá estos efectos.

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 2017 se incorporó la aeronave B737-MAX para eliminar gradualmente el uso de aeronaves B737-700 y B737-800; completó la sustitución de las aeronaves B777 por aeronaves B787 “Dreamliners”, así como se desincorporaron las aeronaves ERJ 145 de la flota, operando actualmente sólo Embraer 170s y 190s.

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. En 2016, mejoramos nuestras instalaciones de mantenimiento en la Ciudad de México, lo que nos permite consolidar las operaciones de servicio de mantenimiento de Aeroméxico y Aeroméxico Connect en la Ciudad de México (incrementando la eficiencia y creando sinergias). 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 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.

(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) *Infomación 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 2017, 2016 y 2015 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

	2017	%	2016	%	Var 2017 vs 2016	2015	%	Var 2016 vs 2015
(Millones de Pesos)								
Información del Estado de Resultados:								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	\$52,113.3	84.8%	\$47,347.9	87.8%	10.1%	\$41,744.5	88.9%	13.4%
Carga	\$4,345.8	7.1%	\$3,360.0	6.2%	29.3%	\$2,880.1	6.1%	16.7%
Otros	\$5,022.0	8.2%	\$3,216.8	6.0%	56.1%	\$2,321.7	4.9%	38.6%
	\$61,481.2	100.0%	\$53,924.7	100.0%	14.0%	\$46,946.3	100.0%	14.9%
Gastos de Operación:								
Fuerza de trabajo	\$12,223.5	19.9%	\$10,659.6	19.8%	14.7%	\$9,814.7	20.9%	8.6%
Combustible	\$14,991.8	24.4%	\$11,182.8	20.7%	34.1%	\$10,753.2	22.9%	4.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	\$8,261.7	13.4%	\$7,563.0	14.0%	9.2%	\$6,332.8	13.5%	19.4%
Venta y administración general	\$4,534.5	7.4%	\$3,924.6	7.3%	15.5%	\$3,377.9	7.2%	16.2%
Mantenimiento	\$4,527.8	7.4%	\$4,241.7	7.9%	6.7%	\$3,297.5	7.0%	28.6%
Comisiones a agencias	\$2,011.1	3.3%	\$1,807.3	3.4%	11.3%	\$1,289.1	2.7%	40.2%
Servicio a pasajeros	\$1,583.3	2.6%	\$1,298.0	2.4%	22.0%	\$1,112.3	2.4%	16.7%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	(\$477.1)	(0.8%)	(\$446.5)	(0.8%)	6.9%	(\$227.2)	(0.5%)	96.5%
Otros (ingresos) gastos, neto	(\$998.0)	(1.6%)	(\$45.8)	(0.1%)	NA	(\$109.5)	(0.2%)	(58.2%)
Renta de equipo de vuelo	\$7,541.8	12.3%	\$7,134.2	13.2%	5.7%	\$5,761.5	12.3%	23.8%
Depreciación y amortización	\$4,170.7	6.8%	\$3,036.9	5.6%	37.3%	\$2,513.1	5.4%	20.8%
Total de Gastos de Operación	\$58,371.2	94.9%	\$50,355.7	93.4%	15.9%	\$43,915.4	93.5%	14.7%
Utilidad de operación	\$3,110.0	5.1%	\$3,569.0	6.6%	(12.9%)	\$3,030.9	6.5%	17.8%
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero(1)	\$483.9	0.8%	\$271.3	0.5%	78.4%	\$612.4	1.3%	(55.7%)
Costos financieros(2)	(\$3,644.0)	(5.9%)	(\$2,356.8)	(4.4%)	54.6%	(\$2,087.0)	(4.4%)	12.9%
Total de Costos Financieros:	(\$3,159.9)	(5.1%)	(\$2,085.5)	(3.9%)	51.5%	(\$1,474.6)	(3.1%)	41.4%
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	(\$49.9)	(0.1%)	\$1,483.5	2.8%	(103.4%)	\$1,556.3	3.3%	(4.7%)
Impuestos a la utilidad	(\$68.0)	(0.1%)	\$371.7	0.7%	(118.3%)	\$397.0	0.8%	(6.4%)
Utilidad neta del año	\$18.2	0.0%	\$1,111.8	2.1%	(98.4%)	\$1,159.3	2.5%	(4.1%)
Participación controladora	\$18.2	0.0%	\$1,111.7	2.1%	(98.4%)	\$1,159.2	2.5%	(4.1%)
Participación no controladora	\$0.1	0.0%	\$0.1	0.0%	0.0%	\$0.1	0.0%	0.0%
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	\$0.0	0.0%	\$1.6	0.0%	(98.3%)	\$1.6	0.0%	(4.3%)

(1) El ingreso financiero consiste en ingresos por interés en depósitos bancarios y otras inversiones, ganancia neta por tipo de cambio en activos financieros y ganancias de moneda funcional.

(2) Los costos financieros consisten principalmente en gastos por interés en pasivos financieros medidos a costo amortizado, comisiones de tarjeta de crédito, pérdida neta por tipo de cambio, pérdidas de moneda funcional, intereses en obligaciones de empleados y valuación de instrumentos financieros.

**Por el Año Terminado
el 31 de diciembre de**

	2017	2016	2015
(Millones de Pesos)			
Información del Estado de Posición Financiera:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido.....	\$10,186.3	\$9,342.5	\$5,053.8
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados	1,676.3	961.2	1,159.9
Cuentas por cobrar, neto	5,841.2	5,112.7	3,529.1
Total activo circulante	20,166.1	18,179.9	12,343.2
Propiedades y equipo, neto	39,606.5	35,305.8	23,545.2
Pagos anticipados y depósitos	12,323.4	14,573.5	11,201.8
Total activo.....	76,897.3	70,836.9	49,883.9
Vencimiento circulante de deuda financiera.....	7,377.4	6,937.9	4,400.5
Transportación vendida no utilizada(1)	8,431.7	6,969.3	5,350.3
Total pasivo circulante	33,190.9	29,242.3	19,419.8
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante	26,988.3	23,741.2	16,028.8
Capital social	3,528.5	3,478.9	3,478.9
Total de capital contable.....	12,992.5	14,316.7	10,773.9

- (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.

Año terminado el 31 de diciembre de

	2017	2016	Variación
(en millones de pesos)			
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$6,264.6	\$8,769.7	28.3%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$611.5)	(\$5,781.6)	(89.1)%
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	(\$5,309.7)	\$1,438.8	(469)%
Margen de Operación(1)	5.1%	6.60%	1.5 pps
UAFIDAR	\$14,823	\$13,740	7.9%
Margen UAFIDAR	24.1%	25.50%	1.4 ppsd

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

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

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
	(en millones de Pesos)		
Utilidad neta del año	\$18.2	\$1,111.8	\$1,159.2
Participación no controladora	(\$0.08)	\$0.10	\$0.10
Impuestos a la utilidad	(\$68.0)	\$371.70	\$397.0
Depreciación y amortización	\$4,170.7	\$3,036.9	\$2,513.1
Total de costos financieros	\$3,159.9	\$2,085.5	\$1,474.6
UAFIDA	\$7,280.7	\$6,605.9	\$5,544.0
UAFIDAR	\$14,822.5	\$13,740.0	\$11,305.5
Dividendos y/o reembolsos de capital de subsidiarias	\$265.9	\$273.0	\$356.9
Renta de equipo de vuelo	\$7,541.8	\$7,134.2	\$5,761.5

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
Información de Operación:			
Pasajeros pagados(1)	20,666	19,703	18,769
Pasajeros pagados nacionales(1)	13,194	13,047	12,580
Pasajeros pagados internacionales(1)	7,472	6,656	6,189
Total ASKs(2)	48,906	43,362	40,374
ASKs itinerario(3)	48,874	43,042	39,941
ASKs itinerario nacionales(3)	14,801	14,933	14,076
ASKs itinerario internacionales(3)	34,073	28,109	25,865
RPKs(4)	39,836	34,183	31,526
RPKs itinerario(5)	39,816	33,949	31,231
RPKs itinerario nacionales(5)	12,069	11,614	10,810
RPKs programados internacionales(5)	27,747	22,334	20,421
Factor de Ocupación(6)	81.5%	80.3%	79.70%
Factor de Ocupación nacional(6)	81.5%	78.7%	77.8%
Factor de Ocupación internacional(6)	81.4%	81.1%	80.7%
RASK(7)	1.26	1.24	1.16
PRASK(8)	1.07	1.10	1.05
Yield	1.34	1.40	1.34
CASK(9)	1.22	1.17	1.10
CASK sin combustible	0.92	0.92	0.83
Litros de combustible consumido (millones)	1,661.5	1,535.5	1,442.0
Número de empleados al final del periodo	15,300	14,085	13,392
Total de Horas Calzo(10)	551,680	543,465	527,965
Promedio diario de uso de aeronaves(11)	11.4	11.2	11
Promedio de salidas diarias(12)	589	629	625
Número de aeronaves el final del periodo	131	133	125

(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 *charter*, expresado en miles.

- (2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelos, incluyendo vuelos *charter*, 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 *charter*, 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

(iii) Mercado de Valores

Nuestras acciones comenzaron a cotizar en la Bolsa Mexicana de Valores el 14 de abril de 2011. Actualmente nuestras acciones cotizan bajo la clave de pizarra “AEROMEX”. 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 (miles de acciones)
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		
2012			
Primer Trimestre	25.31	22.97	233.1
Segundo Trimestre	23.16	20.06	228.9
Tercer Trimestre	22.64	18.95	296.7
Cuarto Trimestre	21.86	19.07	369.1
2013			
Primer Trimestre	19.40	16.77	508.2
Segundo Trimestre	18.10	15.91	538.4
Tercer Trimestre	18.66	16.50	565.1
Cuarto Trimestre	18.98	17.40	872.8
2014			
Primer Trimestre	20.96	18.05	1,037.2
Segundo Trimestre	22.84	20.37	920.1
Tercer Trimestre	22.41	19.73	610.9
Cuarto Trimestre	21.48	19.50	517.4
2015			
Primer Trimestre	27.05	19.39	641.3
Segundo Trimestre	29.30	24.75	671.6
Tercer Trimestre	27.15	25.00	1,114.6
Cuarto Trimestre	40.22	26.55	492.7
2016			
Primer Trimestre	41.60	38.20	483.6
Segundo Trimestre	41.38	35.98	255.7
Tercer Trimestre	37.79	35.35	404.4
Cuarto Trimestre	39.25	33.86	651.0
2017			
Primer Trimestre	46.93	37.89	711.2
Segundo Trimestre	39.43	36.80	509.2
Tercer Trimestre	38.04	33.14	257.5
Cuarto Trimestre	33.57	28.59	215.7
Información de los últimos seis meses			
Noviembre 2017	32.31	30.00	255.8
Diciembre 2017	31.36	28.59	281.3
Enero 2018	29.70	28.99	225.0
Febrero 2018	29.20	26.84	207.6
Marzo 2018	29.21	27.80	589.5

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg.

(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 se ve afectado significativamente por la disponibilidad de productos derivados del petróleo y los precios internacionales de dicho combustible, los cuales han mostrado volatilidad significativa en los últimos años.

Los periodos de alta volatilidad en los costos de combustible, el aumento en los precios del combustible e interrupciones significativas en la provisión de combustible podrían tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Los costos de combustible representan el rubro más importante en nuestros gastos de operación, representando el 25.7% y el 22.2% de nuestros gastos de operación totales para el año terminado el 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente. Como tal, nuestros resultados de operación serían afectados significativamente por cambios en la disponibilidad y costo del combustible, lo que está sujeto a muchos factores económicos y políticos mundiales que no podemos controlar ni predecir con precisión. Debido a que el combustible representa una parte importante de nuestro costo de operación total, cualquier aumento, incluso un aumento relativamente menor en el precio del combustible, puede tener un impacto negativo significativo en nuestros costos de operación. Además, nuestra capacidad de trasladar a nuestros pasajeros cualesquiera aumentos significativos en los costos de combustible mediante aumentos de tarifas puede ser limitada o tardía.

Anteriormente a la reforma energética publicada el 20 de diciembre de 2013 en el Diario Oficial de la Federación, PEMEX tenía el monopolio legal de la exploración, extracción, procesamiento y transportación de petróleo crudo y productos refinados, incluyendo el combustible para aeronaves. A la fecha del presente Reporte y conforme a dicha reforma, aún se espera que se publique la legislación relacionada con la última parte de la cadena de suministro. En agosto de 2014 se publicó una nueva reforma a la Ley de Hidrocarburos, esta legislación permitirá la participación de particulares en ciertas actividades que anteriormente solo PEMEX y ASA estaban autorizados a realizar. Por lo anterior, la venta de combustible para la industria de la aviación puede sufrir cambios relevantes que en este momento no es posible determinar con precisión.

Aeropuertos y Servicios Auxiliares o ASA, es un organismo público descentralizado, que, entre otros, controla la distribución de combustible para aeronaves. Con más de 33 años de experiencia, a través de su Dirección de Combustibles administra, conserva y mantiene una red de 60 estaciones de combustibles y un punto de suministro en México. Además del almacenamiento, suministro y comercialización de combustible para la aviación, ASA cuenta con servicios en materia de administración de estaciones, así como asistencia técnica calificada. Actualmente, tenemos celebrado un contrato de combustible con ASA, el cual establece las condiciones de pago, crédito y garantía, los requerimientos para la calidad del combustible y los procedimientos para establecer la cantidad y el precio. Los precios base de combustible los determina, semanalmente, la SHCP con referencia al precio de “U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel” y “U.S. West Coast Waterborne Fuel”, tomando aquél que resulte menor en su metodología.

En adición a este precio base, el precio que pagamos por combustible también refleja los costos de transportación y descuentos con base en la cantidad de combustible comprado. Actualmente, PEMEX cuenta con seis refinerías, de las cuales únicamente cinco están produciendo Turbosina y Gas Avión y únicamente existe un turbosinoducto que provee al AICM directamente de la refinería de Tula. Además importa alrededor del 35% del combustible de aviación consumido en el país. Interrupciones en la producción de combustible en cualquiera de estas refinerías o en la transportación a través de dicho ducto podría resultar en poca disponibilidad de combustible en el AICM o en cualesquiera de los aeropuertos en los que operamos o resultar en mayores costos de transportación por la entrega de combustible a nuestros aviones en estos aeropuertos, pudiendo tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Fuera de México, obtenemos combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos a precios que generalmente están basados en el reporte conocido como *Platt's Oilgram Price Report* para la región en la que se encuentra el aeropuerto respectivo. Los cambios en los precios de combustible de conformidad con todos nuestros contratos de combustible se encuentran relacionados con el precio internacional del petróleo, mismo que ha estado sujeto a alta volatilidad, fluctuando sustancialmente en los últimos años (principalmente como resultado de una sobreproducción, inestabilidad política y social en países como Nigeria, Libia, y otros países productores de petróleo, y los efectos de las sanciones a quienes reciben petróleo de Irán). Para 2017 el precio promedio de WTI se incrementó un 21.3% año con año alcanzando un nivel de US\$66.87 por barril al cierre del año.

Si bien las predicciones son inciertas respecto a futuras disminuciones o aumentos en el precio del petróleo, los aumentos en los precios del petróleo y otros combustibles podrían tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación, especialmente en la medida en que no sea posible trasladar dichos aumentos a nuestros clientes o en la medida en que dicho aumento en las tarifas reduzca la demanda de nuestros servicios.

Para reducir nuestra exposición a las fluctuaciones de los precios en los mercados internacionales de petróleo, contamos con una política para celebrar instrumentos financieros derivados para cubrir como mínimo el 40% y hasta el 60% de nuestro consumo esperado de combustible por los siguientes 12 y hasta 18 meses sobre una base continua. Estos instrumentos financieros derivados consisten principalmente en opciones de compra tipo “call” y “call spread” en Jetfuel 54 Golf Coast. De conformidad con las regulaciones de la DGAC, tenemos permitido imponer un cargo adicional por combustible hasta un máximo por boleto de conformidad con la fórmula desarrollada por la DGAC con base en la duración del vuelo y el precio del petróleo. Como resultado, nuestra práctica ha sido cubrir alrededor del 50% del consumo estimado de combustible en 2017.

En años pasados, hemos sido frecuentemente exitosos en el traslado del aumento de los precios del combustible a pasajeros al aumentar nuestras tarifas o imponer cargos adicionales de combustible, aunque frecuentemente tenemos un retraso entre el momento de un aumento en el precio del combustible y el momento en que nuestros precios aumentan o los cargos adicionales surten efecto. Asimismo, el aumento de nuestros precios y los cargos adicionales de combustible no han sido uniformes en nuestra red de rutas dado que las presiones competitivas en algunas de dichas rutas crean condiciones bajo las cuales un aumento en tarifas podría resultar en disminuciones en factor de ocupación que pudieran eliminar las mejoras en la utilidad de operación que buscamos alcanzar. Adicionalmente, debido al incremento en los precios internacionales del combustible observado durante la última parte del 2016, las regulaciones de algunos países en los que operamos nos han llevado a eliminar algunas de nuestras sobrecuotas de combustible.

Si nuestra política de cobertura es insuficiente o no es efectiva al limitar nuestra exposición a aumentos en costos de combustible y no somos capaces de trasladar los aumentos en los costos de combustible a nuestros pasajeros a través de cargos adicionales y aumentos de tarifas, nuestra situación financiera y resultados de operación podrían verse afectados significativamente. Para mayor información acerca de nuestra política de cobertura y nuestras coberturas de combustible ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (i) Actividad Principal – Costo de Combustible”.

Estamos expuestos a ciertos riesgos en contra de los que no estamos asegurados, y podríamos tener dificultad para obtener un seguro en términos comercialmente aceptables.

Existen ciertos riesgos propios de la industria de la aviación que no es posible asegurar, incluyendo entre otros, la interrupción de negocio, pérdida de ganancia o ingreso, pérdidas por mantenimiento o consecuencias que deriven de una falla mecánica o pérdidas relacionadas con el incumplimiento de los proveedores. Este tipo de eventos no asegurables pueden afectarnos significativamente. Asimismo, en caso que las pérdidas derivadas de un siniestro excedan el límite asegurado, podríamos tener que absorber los montos no cubiertos por las compañías de seguros, lo cual tendría un impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, las compañías aseguradoras incrementaron de manera generalizada, las primas de las aerolíneas, aplicaron cargos adicionales por cada pasajero, y redujeron significativamente la cobertura de responsabilidad por guerra o los peligros asociados a terceros. En 2014 y 2015, la Industria Aseguradora de aviación fue severamente afectada por accidentes aéreos y ataques terroristas. Por lo anterior, la reacción inmediata fue, nuevamente, el incremento en tasas y la disminución o limitación de algunas coberturas, sin embargo, en esta ocasión los incrementos fueron aplicados a discreción considerando la exposición de cada aerolínea. Durante 2017 los acontecimientos catastróficos mundiales, como huracanes, sismos e incendios afectaron la siniestralidad global del mercado asegurador, lo cual generó una reacción de los (re)aseguradores de incrementar las primas en el ramo de daños, el efecto de estos sucesos podría impactar nuestras futuras primas de seguros.

En caso que se presenten ataques terroristas u otros eventos mundiales en el futuro, los seguros de guerra y terrorismo podrían ser más costosos para las aerolíneas, no estar disponibles o bien estar disponibles en montos reducidos e insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura requeridos por nuestros arrendadores de aeronaves, financieros o con los reglamentos gubernamentales aplicables. Cualquier incapacidad para obtener seguros, en términos comercialmente aceptables para nuestras operaciones o activos en específico, pudieran significativamente afectar nuestro negocio y causar potencialmente la inmovilización de aeronaves, e incluso perder la posesión de las mismas ya sea que estén arrendadas o bien sujetas a intereses de garantía en favor de los arrendadores.

Durante 2017 se registraron diversos desastres naturales, incluyendo huracanes y terremotos, que generaron disrupciones temporales en la operación de la Compañía.

La industria de la aviación usualmente tiene un desempeño negativo durante recesiones económicas.

Dado que una porción importante de los viajes por avión, tanto de negocios como de placer, tienden a ser discrecionales, históricamente la industria de la aviación ha experimentado resultados adversos durante recesiones económicas generales. Durante la crisis económica que tuvo lugar en el 2009, la demanda de vuelos de negocio y placer disminuyó en México. Los rendimientos también disminuyeron dado que las aerolíneas ofrecieron descuentos en tarifas en algunos mercados como un esfuerzo para estimular la demanda.

Es difícil predecir los efectos continuos de la recesión económica mundial. Debido a que la industria de la aviación se caracteriza generalmente por altos costos fijos, principalmente relacionados con compromisos de arrendamiento operativo y financiamiento de aeronaves y motores, y los altos costos fijos de cada vuelo, principalmente en relación con los costos de combustible y personal, una baja en los niveles de ingresos esperados, como resultado de una baja en el ciclo económico, podría tener un impacto adverso en el desempeño financiero de las aerolíneas. Por ejemplo, en agosto de 2010, nuestro principal competidor en México suspendió sus operaciones y posteriormente presentó una solicitud de concurso mercantil en México y en Estados Unidos. Si las condiciones económicas mundiales empeoran y disminuyen los viajes de negocio y placer en nuestros mercados, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación se podrían ver afectados significativamente.

Actualmente nuestros ingresos se generan sustancialmente de nuestras operaciones en México y de los vuelos desde y hacia México. Esperamos continuar enfocando nuestro negocio en este mercado en el futuro próximo. Como resultado, nuestro negocio depende sustancialmente de las condiciones económicas generales que afectan a México y cualquier efecto adverso en la economía mexicana podría afectar significativamente nuestra situación financiera y resultados de operación.

Dependemos de un alto índice de utilización de aeronaves para controlar costos, lo que nos hace especialmente vulnerables a retrasos en nuestros vuelos.

Uno de los elementos clave de nuestra estrategia de negocio es mantener un alto nivel de utilización de nuestras aeronaves a efecto de aumentar nuestros ingresos, una medida de productividad que representa el tiempo que cada aeronave se encuentra en el aire transportando pasajeros. Cambios en los niveles de utilización de nuestras aeronaves podrían afectar nuestro desempeño operativo.

Nos encontramos expuestos a aumentos en cargos por aterrizaje y otros cargos de acceso y servicio en aeropuertos.

Estamos obligados a pagar comisiones a los operadores de aeropuertos por el uso de sus instalaciones. Los cargos aeroportuarios representan para nosotros un costo operativo significativo. Los cobros a los pasajeros y cargos aeroportuarios han aumentado en muchos de los aeropuertos en los que hemos operado en los últimos años, algunas veces sustancialmente. Además, no podemos asegurar que el AICM, el único aeropuerto comercial de la Ciudad de México y nuestra base principal de operaciones, y otros aeropuertos no impondrán mayores tarifas o cargos aeroportuarios en el futuro en el caso de una mayor demanda o congestión de tráfico, lo que aumentará nuestros costos de operación y afectaría nuestros márgenes de operación significativamente. No podemos asegurar que los aeropuertos en los que operamos no impongan o aumenten tarifas o cobros a los pasajeros y cargos aeroportuarios en el futuro. Cualquier aumento sustancial en dichos cargos, cobros o tarifas podría tener un efecto adverso significativo en nuestra situación financiera y resultados de operación.

No podemos garantizar acceso a instalaciones adecuadas y derechos de aterrizaje necesarios para nuestra operación.

Algunos aeropuertos en los que operamos (o en los que planeamos operar en el futuro) están sujetos a límites de capacidad e imponen restricciones de espacio durante ciertos periodos del día. No podemos asegurar que nosotros podremos obtener un número suficiente de horarios de aterrizaje y despegue (“slots”), salas y otras instalaciones en los aeropuertos para satisfacer las demandas de nuestro negocio actuales o en el futuro. También es posible que los aeropuertos que actualmente no tienen limitantes con respecto a capacidad, las tengan en el futuro. Adicionalmente, debemos usar nuestros horarios de aterrizaje o despegue y nuestros espacios de forma regular y oportuna o nos arriesgaríamos a perderlos. En los aeropuertos en donde no haya espacios u otros recursos disponibles o su disponibilidad se encuentre limitada de alguna manera, tendremos que modificar nuestros programas, cambiar rutas o reducir el uso de aeronaves. Cualquiera de estas alternativas podría tener un impacto financiero adverso sobre nosotros.

Algunos de los aeropuertos en los que operamos imponen varias restricciones, incluyendo límites en niveles de ruido de aeronaves, límites en el número de salidas o llegadas diarias promedio y restricciones en el uso de pistas y horarios. En adición, no podemos asegurar que los aeropuertos en los que no existan dichas restricciones no implementen restricciones en el futuro o que, donde existan dichas restricciones, éstas no se vuelvan más estrictas. Dichas restricciones pueden limitar nuestra capacidad de continuar prestando o aumentando servicios en esos aeropuertos.

El crecimiento de la industria de la aviación depende del desarrollo de nuevas infraestructuras

El desarrollo de nuevas infraestructuras es fundamental para el crecimiento sostenible de la industria aeronáutica. Actualmente el Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM) se encuentra en construcción. Retrasos en la construcción e inicio de operaciones de esta infraestructura podría afectar negativamente a la Empresa. Si cualquier evento o circunstancia similar ocurre, nuestro negocio podría verse afectado tanto en nuestra situación financiera como en nuestros resultados de operación.

La industria de la aviación se encuentra expuesta a eventos externos como ataques terroristas o el brote de enfermedades contagiosas.

Los ataques terroristas pueden tener un impacto negativo sobre la industria de la aviación. Los principales efectos incluyen mayores medidas de seguridad y el aumento de los costos de seguros, una mayor preocupación por futuros ataques terroristas, cierres de aeropuertos, cancelaciones y retrasos de vuelos debido a violaciones de seguridad y amenazas de seguridad, y una reducción significativa en el tráfico de pasajeros y en los *Yields* de las aerolíneas debido a la caída dramática en la demanda de viajes aéreos a nivel mundial. Los ataques terroristas, o la amenaza que representan, u otros eventos mundiales podrían resultar en la disminución del número de pasajeros o del factor de ocupación de las aeronaves y en los *Yields* de las aerolíneas, y también podrían resultar en mayores costos, tales como mayores costos de seguros, para la industria de la aviación. Si cualquier evento o circunstancia similar ocurre en el futuro, nuestro negocio podría verse afectado significativamente en nuestra situación financiera y resultados de operación.

El brote de una pandemia o la percepción de que alguna pandemia pudiera ocurrir podría tener un efecto adverso en la industria de la aviación en México, lo que podría impactar negativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

No podemos asegurar que no nos veremos afectados por dichos eventos o que el monto de nuestra cobertura de seguros será adecuado si dichas circunstancias ocurren.

La industria de la aviación es altamente competitiva.

La industria de la aviación es altamente competitiva y las aerolíneas compiten con base en, entre otras cosas, precio, disponibilidad y frecuencia de vuelos, puntualidad de servicio y programas de viajero frecuente. La industria de la aviación es particularmente susceptible a descuentos en precios dado que las aerolíneas incurren únicamente en costos marginales para prestar el servicio a pasajeros que ocupan lugares de otro modo no vendidos.

La intensidad de nuestra competencia varía en cada ruta. En el mercado doméstico nuestros principales competidores son aerolíneas de bajo costo, cuyas participaciones de mercado a nivel nacional han experimentado un crecimiento después de que un competidor suspendiera operaciones en agosto de 2010. A nivel internacional, competimos con diversas aerolíneas, incluyendo United Air Lines, American Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines, Westjet y Copa, entre otros. Algunas de estas aerolíneas tienen grandes flotas, significativamente más recursos financieros, mejor reconocimiento de nombre o menores costos de operación en comparación con nosotros. Algunos de nuestros competidores, con el afán de lograr una mayor participación de mercado, pueden escoger entre sumar otros servicios de valor agregado, reducir tarifas o ambos, lo que podría no ser posible para nosotros. Por lo anterior, podríamos no ser capaces de competir efectivamente con dichas aerolíneas, lo que podría afectar adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Adicionalmente a la competencia con aerolíneas, la industria mexicana de la aviación tiene una fuerte competencia con las alternativas de transportación terrestre, tales como operadores regulares de camiones que operan en distintos estados y camiones que ofrecen servicios ejecutivos y de lujo. En México, los operadores de camiones históricamente han atraído más pasajeros que la industria de la aviación.

En 2017, las aerolíneas nacionales de México transportaron aproximadamente 45 millones de pasajeros domésticos conforme a la información publicada por la DGAC, en comparación con aproximadamente 3,035 millones de pasajeros (viajes sencillos) de los operadores de camiones que operan en distintos estados en México conforme a la información publicada por la SCT⁵⁶. Finalmente, las teleconferencias y otros métodos de comunicación electrónica

5 Reporte Estadístico de la SCT, Abril 2018

6 Reporte Estadístico DGAC, Abril 2018

también han sumado una nueva dimensión de competencia a la industria a medida que los pasajeros de negocios buscan sustitutos de bajo costo a los viajes por avión.

La industria de la aviación nacional y mundial puede verse afectada por más reestructuras derivadas de quiebra o concursos mercantiles o por la consolidación de la industria, lo que podría tener un efecto adverso significativo en nuestra compañía.

Enfrentamos y es posible que continuemos enfrentando fuerte competencia de otras aerolíneas en nuestras rutas nacionales e internacionales debido a reestructuras derivadas de quiebras o concursos mercantiles y de la consolidación de la industria. Entre 2007 y 2010, en México se vió una fuerte contracción, con la salida de ocho aerolíneas (AeroCalifornia, Aladia, Alma, Aviaca, Avolar, Azteca, Mexicana de Aviación y Nova Air). Asimismo, varias aerolíneas extranjeras han iniciado procedimientos de insolvencia en los últimos años y otras podrían buscar su reestructura por quiebra o amenazan con ello en el futuro para reducir sus costos. En noviembre de 2011, AMR Corporation, la controladora de American Airlines, inició su procedimiento de reestructura bajo el Capítulo 11, el cual fue recientemente concluido. En Noviembre de 2013, se aprobó la fusión entre American Airlines y US Airways, formando así una de las aerolíneas más grande del mundo. Algunas aerolíneas que operan en un estado de quiebra o de reorganización ofrecen descuentos sustanciales a sus tarifas para mantener liquidez y aumentar la base de clientes y la lealtad de los mismos. Dicho descuento a las tarifas podría reducir el rendimiento de todas las aerolíneas, incluida la nuestra de forma tal que pudiera tener un efecto adverso para nosotros y aumentar la competencia en las rutas internacionales que atendemos.

La industria de la aviación mundial ha experimentado una fuerte consolidación mediante fusiones y adquisiciones. Es posible que existan más consolidaciones o reorganizaciones en la industria. Si otras aerolíneas participan en dichas actividades, aquellas aerolíneas podrían mejorar significativamente sus estructuras de costos o capacidad de generación de ingresos, por tanto haciéndolos potencialmente competidores sólidos.

Podríamos no ser capaces de celebrar arrendamientos operativos de largo plazo o de obtener financiamiento para equipo de vuelo

En el futuro necesitaremos obtener aeronaves nuevas tanto para crecer nuestras operaciones como para reemplazar las aeronaves que se vuelvan obsoletas. Actualmente, financiamos la mayoría de nuestras aeronaves con arrendamientos operativos. De conformidad con nuestra estrategia actual, tenemos la intención de aumentar el número de aeronaves y esperamos modificar la razón de aeronaves arrendadas y propias a aproximadamente 1:1 en el largo plazo. Como resultado de varios factores, incluyendo condiciones macroeconómicas o condiciones regulatorias en México, podríamos no ser capaces de celebrar arrendamientos operativos de largo plazo o de obtener financiamiento para comprar nuevas aeronaves en términos atractivos o en lo absoluto. Al adoptar la Convención de Ciudad del Cabo, México eligió la disposición de insolvencia de “deudor amigable” o Alternativa B, que otorga más discreción al deudor y a los tribunales locales para determinar si y cuándo los incumplimientos deben ser subsanados o las aeronaves deben ser devueltas a su propietario o acreedor.

La selección por parte de México de esta disposición de insolvencia puede limitar nuestro acceso a, o aumentar nuestro costo de, financiamiento para implementar nuestra estrategia para aumentar el número de aeronaves propias en nuestra flota. La incertidumbre con respecto a los derechos de los acreedores en un procedimiento de insolvencia en México y los otros factores mencionados anteriormente pueden inhibir nuestra capacidad para arrendar o comprar nuevas aeronaves en términos atractivos o en lo absoluto, lo que podría tener un impacto adverso significativo en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Asimismo, en caso de no ser capaces de obtener el financiamiento necesario para completar la compra de una aeronave respecto de la cual hayamos celebrado un contrato de compraventa vinculante cuya entrega no logremos cancelar o diferir, estaremos en incumplimiento al amparo de dicho contrato de compraventa. La responsabilidad en que podamos incurrir por concepto de daños causados por tal incumplimiento podría tener un impacto adverso significativo en nuestra situación financiera y resultados de operación.

Tenemos un número significativo de obligaciones fijas y posiblemente aumentaremos el número de obligaciones fijas en el futuro.

Realizamos pagos fijos de renta mensual de conformidad con los arrendamientos operativos de nuestras aeronaves y los arrendamientos de nuestras instalaciones aeroportuarias. Al 31 de diciembre de 2017, nuestros pagos de arrendamiento mínimos futuros conforme a nuestros arrendamientos operativos serán de \$7,810.0 millones para 2018, \$6,905 millones para 2019 y \$5,891 millones para 2020. Adicionalmente, al 31 de diciembre de 2017, teníamos \$34,365 millones 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

El tener obligaciones de pago fijas significativas podría, entre otras cosas, causar los siguientes efectos:

- limitar nuestra capacidad para obtener financiamiento adicional para capital de trabajo y otros;
- aumentar nuestros costos fijos y limitar nuestra flexibilidad financiera en caso que necesitemos adaptar nuestras operaciones a nuevas condiciones;
- desviar flujos de efectivo sustanciales de nuestras operaciones para pagar nuestras obligaciones fijas conforme a arrendamientos operativos y acuerdos para el financiamiento de aeronaves;
- si las tasas de interés variable sobre nuestra deuda aumentan, incurriremos en gasto por interés adicional; y
- limitar nuestra capacidad para planear o reaccionar a cambios en nuestro negocio y la industria de la aviación y las condiciones económicas prevalecientes, lo cual podría afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Nuestra capacidad para realizar pagos programados en nuestras obligaciones fijas dependerá predominantemente de nuestro desempeño operativo futuro y flujo de efectivo, lo que a su vez dependerá de las condiciones económicas y políticas prevalecientes y factores financieros, de competencia, regulatorios, de negocios y otros, muchos de los cuales están fuera de nuestro control. No podemos asegurar que seremos capaces de generar suficiente flujo de efectivo de nuestras operaciones para pagar las obligaciones fijas a medida que éstas vengán, y el no hacerlo podría perjudicar nuestro negocio. Si no somos capaces de realizar los pagos de nuestras obligaciones fijas, nos podríamos ver forzados a renegociar esas obligaciones y buscar capital u obtener deuda adicional, lo que podría afectar significativamente nuestra situación financiera y resultados de operación. Si decidimos financiar nuestras actividades con deuda adicional, podríamos estar sujetos a otras obligaciones financieras que podrían restringir nuestra capacidad de llevar a cabo nuestro negocio. No podemos asegurar que nuestros esfuerzos de negociación serían exitosos u oportunos o que pudieran refinanciar nuestras obligaciones en términos aceptables, o en lo absoluto.

Podríamos no ser capaces de mantener una liquidez adecuada.

Tenemos compromisos sustanciales de gastos de capital para la adquisición de nuevas aeronaves que no pueden ser cancelados. Los compromisos actuales relativos a las entregas en firme de adquisición de flota para el periodo 2018-2021 y siguientes ascienden a \$36,334.8 millones de pesos. A medida que celebremos arrendamientos financieros para financiar estas nuevas aeronaves, nuestro apalancamiento financiero podría aumentar sustancialmente.

Aunque nuestros flujos de efectivo de operaciones y nuestro capital disponible históricamente ha sido suficiente para cumplir nuestras obligaciones y compromisos, nuestra liquidez futura podría verse negativamente impactada por una serie de factores, incluyendo, sin limitar, el aumento esperado en nuestros pagos de arrendamiento conforme a nuevos arrendamientos financieros, volatilidad sustancial en el precio del combustible, volatilidad en el tipo de cambio, condiciones económicas adversas, trastornos en los mercados de capital mundiales y eventos externos catastróficos.

Si nuestra liquidez se ve limitada debido a dichos factores, nuestra capacidad de realizar pagos puntuales de arrendamiento, o de cumplir con otras disposiciones sustanciales de nuestras obligaciones contractuales podría resultar en una variedad de consecuencias adversas, incluyendo el ejercicio de recursos legales por nuestros arrendadores de equipo y otros acreedores que podría resultar en efectos sustanciales adversos en nuestra posición financiera y resultados de operación. Adicionalmente, una liquidez restringida podría limitar nuestra capacidad de cumplir nuestras iniciativas estratégicas, para soportar presiones competitivas y limitar nuestra flexibilidad en responder a negocios cambiantes y condiciones económicas, incluyendo mayor competencia y demanda de nuevos servicios, colocándonos en desventaja en comparación con nuestros competidores.

El desempeño financiero de la industria de la aviación se caracteriza por bajos márgenes de ganancias y altos costos fijos, y podríamos no ser capaces de competir eficientemente contra otras aerolíneas con mayores recursos financieros o menores costos de operación.

La industria de la aviación generalmente se caracteriza por bajos márgenes de ganancia y altos costos fijos, principalmente los derivados de los salarios de la tripulación y otro personal, costos de combustible y pagos de renta de equipo de vuelo y motores y otros costos de financiamiento relacionados con equipo de aeronaves. Los ingresos por vuelo son principalmente impulsados por el número de pasajeros transportados y tarifas, que pueden variar significativamente dependiendo de varios factores que están por lo general fuera de nuestro control, incluyendo condiciones generales económicas, climáticas y las estrategias de precio de nuestros competidores. Sin embargo, los gastos de operación del vuelo de una aeronave no varían significativamente con el número de pasajeros transportados y no pueden ser ajustados rápidamente para responder a cambios en ingresos o un déficit en los niveles de ingreso esperados. Como resultado, fluctuaciones en la demanda de vuelos, puede afectar los precios, lo cual podría tener un efecto significativo en nuestros resultados de operación y financieros.

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.

La industria de las aerolíneas en México está sujeta a una amplia regulación. En los términos de la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren autorización mediante una concesión o permiso y autorizaciones complementarias para prestar los servicios de transporte aéreo al público en México. Aeroméxico actualmente opera en México bajo una concesión a 30 años otorgada el 16 de marzo de 2000 por la SCT. Dicha concesión establece las rutas que Aeroméxico puede volar y las aeronaves que puede utilizar para volar dichas rutas. Aeroméxico puede solicitar la autorización de la DGAC para operar rutas adicionales a las ya autorizadas en los términos de la concesión y para cambiar el tipo de aeronaves autorizadas para volar dichas rutas. Aeroméxico Connect opera las rutas nacionales en los términos de una concesión a 30 años otorgada el 24 de octubre de 2000 por la SCT. Asimismo, estamos obligados a contar con permisos, autorizaciones y derechos de tráfico otorgada por la DGAC por cada ruta nacional que operamos.

El gobierno mexicano puede revocar nuestras concesiones de manera inmediata por (i) no ejercer los derechos conferidos durante un período mayor de ciento ochenta días naturales, contado 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 otros particulares, nacionales o extranjeros sin autorización de la Secretaría; (vi) alterar o falsificar documentos oficiales; (vii) realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin; y (viii) infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad (cuando a juicio de la propia autoridad sea grave la infracción).

Asimismo, en los siguientes casos la Secretaría sólo revocará la concesión cuando previamente hubiese sancionado al concesionario, por lo menos en tres ocasiones. Dichos casos son (i) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas; (ii) suspender, en forma total, la prestación de servicios sin autorización de la Secretaría, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (iii) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión; (iv) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (v) ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de los servicios concesionados; (vi) infringir las medidas y normas

de higiene y de protección al ambiente; (vii) en general, incumplir cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en su reglamentos y en el título de concesión respectivo, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.

El titular de una concesión que hubiere sido revocada no podrá obtener, directa o indirectamente, otra concesión dentro de un plazo de cinco años, contado a partir de la fecha en que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

La SCT se encuentra facultada por el Reglamento de la Ley de Aviación Civil para suspender los servicios aéreos, operaciones, licencias y certificados de capacidad, de los Concesionarios, cuando (i) una aeronave no cumpla los requisitos y condiciones de aeronavegabilidad; (ii) durante el proceso de verificación se detecte que existen condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas; (iii) los servicios de transporte aéreo o la operación de los talleres aeronáuticos no cumplan con los requisitos y condiciones que señale la concesión o permiso correspondiente; (iv) el personal técnico aeronáutico presente incapacidad psicofísica temporal o permanente que impida el adecuado desempeño de sus funciones asignadas; (v) la tripulación de vuelo y el personal de tierra que desempeñe funciones de control de tránsito aéreo no permanezca en su puesto hasta ser reemplazado por personal autorizado, salvo caso fortuito o de fuerza mayor; (vi) la operación de un centro de formación o de capacitación y adiestramiento no se ajuste a los requerimientos de la SCT en lo concerniente a la enseñanza, expedición de títulos, diplomas, constancias y certificados de estudios, y (vii) el concesionario no cumpla con los requisitos establecidos para el inicio de operaciones de sus aeronaves. La suspensión ordenada subsistirá hasta en tanto persistan las condiciones que la motivaron.

Por otro lado, las concesiones pueden suspenderse a petición de la aerolínea por razones justificadas o en un supuesto de caso fortuito o fuerza mayor.

Adicionalmente, la autoridad aeronáutica está facultada para requisar nuestras concesiones en casos de desastre natural, guerra, 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, bajo dicho escenario el gobierno está obligado a indemnizar a la aerolínea por los daños y perjuicios ocasionados a valor real determinado por acuerdo de las partes o por peritos nombrados por ambas partes y tomando en consideración el promedio del ingreso neto durante el año anterior a la requisa.

La autorización de operación de nuestras aeronaves en rutas internacionales se encuentra sujeta a convenios bilaterales, así como al otorgamiento de los permisos y autorizaciones de las autoridades aeronáuticas competentes. Por lo tanto, cualquier cambio en las políticas de aviación gubernamentales en México o en el exterior, podría derivar en la modificación o terminación de dichos convenios, o de los permisos y autorizaciones correspondientes, o la reducción del alcance de las autorizaciones de Aeroméxico y Aeroméxico Connect para operar rutas internacionales o incluso afectar sus operaciones internacionales, y tener efectos negativos en nuestros resultados operativos.

Si nuestras concesiones, licencias operativas, permisos u otras autorizaciones se revocan, dan por terminadas o no son renovadas al término de su plazo, o si son renovadas en términos menos favorables o en términos sustancialmente diferentes a los actualmente vigentes, podríamos no estar facultados para prestar servicios de transporte aéreo, operar ciertas rutas, o podríamos tener que reducir frecuencias en ciertas rutas, según sea el caso.

La revocación o terminación de nuestras concesiones, licencias o autorizaciones podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación y podría impedirnos conducir nuestro negocio.

Nuestros contratos operativos de arrendamiento y otros contratos financieros contienen varias obligaciones de no hacer.

Hemos celebrado contratos de arrendamiento puro y arrendamiento financiero de aeronaves y motores con diversos arrendadores, así como otros contratos de financiamiento. Dichos contratos nos imponen ciertas obligaciones durante la vigencia de cada contrato. Específicamente, estamos obligados, entre otras cosas, a mantener en buenas condiciones y reparar nuestras aeronaves, mantener un seguro de cobertura para nuestras aeronaves y cumplir con todas las autorizaciones gubernamentales aplicables y requisitos de registro conforme al país de matriculación de

cada aeronave, así como en el registro internacional. Adicionalmente, conforme a algunos de nuestros contratos de crédito debemos cumplir con ciertas razones financieras, entre las que destaca la obligación de mantener una UAFIDA positiva consolidada (según se define en el instrumento financiero respectivo) en cada periodo de 12 meses.

Asimismo, nuestros contratos financieros contienen ciertas obligaciones de no hacer que, sujeto a ciertas excepciones o sin el consentimiento previo de los arrendadores correspondientes, nos prohíben fusionarnos con otra compañía, subarrendar nuestras aeronaves, o constituir gravámenes significativos sobre nuestras aeronaves. Asimismo, dichos contratos contienen eventos de terminación usuales, incluyendo la terminación en caso de incumplimiento con nuestras obligaciones de pago por encima de ciertas cantidades ahí especificadas, incumplimiento cruzado con cualquier contrato de arrendamiento de equipo de vuelo o de compraventa de aeronaves, o revocación, suspensión, o falta de renovación de nuestras autorizaciones gubernamentales o permisos. Cabe señalar que en base a los propios contratos, contamos con periodos de cura razonables para subsanar cualquier supuesto de incumplimiento.

No podemos asegurar que tendremos la capacidad de cumplir con dichas obligaciones de no hacer o disposiciones o que dichas obligaciones no limitarán nuestra capacidad para financiar nuestras operaciones o requerimientos de capital futuros. Nuestra falta de capacidad para cumplir con dichas obligaciones de no hacer o disposiciones podría resultar en un incumplimiento en los términos del contrato correspondiente, y últimamente en una reposición de la aeronave o motor correspondientes, así como en algún incumplimiento cruzado y vencimiento anticipado de cantidades exigibles en los términos de otros contratos operativos de renta de equipo de vuelo y motores y de nuestros contratos financieros.

En caso de ocurrir cualquier incumplimiento y de no estar en posibilidad de obtener el consentimiento de los acreedores respectivos, todas las cantidades exigibles y pagaderas bajo dichos contratos podrían ser declaradas pagaderas de inmediato. En caso de no tener el suficiente efectivo disponible para pagar todas las cantidades exigibles y pagaderas, tendríamos que incurrir en deuda adicional o financiamiento de capital, que pudiera no estar disponible en términos aceptables, o no estar disponible. De no contar con dicho financiamiento, podríamos emitir acciones o vender activos para obtener los fondos requeridos para efectuar los pagos anticipados o arriesgar nuestras aeronaves estando sujetas a reposición, lo que podría afectar adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Cualquiera de estas circunstancias nos podría obligar a iniciar un proceso de concurso mercantil para llevar a cabo la reestructura de nuestros pasivos.

Al envejecer nuestra flota, nuestros costos de mantenimiento incrementan.

Los costos de mantenimiento representan un costo operativo importante. Los costos de mantenimiento representaron el 7.8% del total de los gastos operativos de la empresa para el año terminado el 31 de diciembre de 2017 y el promedio de edad de nuestra flota operativa era de aproximadamente 8.4 años. Con el paso del tiempo nuestra flota, en caso de no reemplazarse, requerirá de mayor mantenimiento y nuestras garantías empezarán a expirar. Como resultado, nuestros costos de mantenimiento incrementarán, tanto en términos absolutos como en porcentaje de nuestros gastos operativos. Cualquier incremento significativo en el costo de mantenimiento y reparación podría tener un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Nuestro negocio depende significativamente de nuestras operaciones en el AICM.

Nuestro negocio depende significativamente de nuestras operaciones en el AICM y, en consecuencia, la demanda de los servicios de transporte aéreo a, y desde, la Ciudad de México. Un importante número de nuestros vuelos se originan y terminan en el AICM. Para mantener nuestras altas tasas de utilización de aeronaves, somos particularmente dependientes del arribo puntual de nuestros vuelos para asegurar que nuestros pasajeros logren sus conexiones y que nuestras aeronaves permanezcan en nuestros horarios programados. Al igual que otras aerolíneas, nos encontramos sujetos a retrasos e interrupciones en el servicio ocasionados por factores fuera de nuestro control, incluyendo saturaciones de tráfico aéreo en los aeropuertos, fenómenos naturales, condiciones climáticas adversas, aumento en la seguridad y cambios en la infraestructura aeroportuaria.

El 17 de abril de 2013 la SCT emitió la declaratoria de saturación en el campo aéreo del AICM para ciertos horarios, por lo cual, las operaciones en el AICM tuvieron que ajustarse a las nuevas condiciones de capacidad.

El 29 de septiembre de 2014 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Declaratoria de saturación en el campo aéreo del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de Mexico Benito Juárez, mismo que declara saturados los horarios entre 7:00 y 22:59 horas,

Cualquier interrupción importante en las operaciones del AICM podría perjudicar a nuestros pasajeros, reducir la utilización de nuestras aeronaves e incrementar nuestros costos, lo que podría afectar adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Adicionalmente, cualquier limitación implementada en el AICM a nuestra capacidad para restringir pasajeros o capacidad de vuelo interrumpiría nuestras operaciones. Asimismo, cualquier acto de autoridad o cambio en la normatividad que restrinja nuestra capacidad para seguir utilizando o adicionar en el futuro horarios de aterrizaje y despegue en AICM podría afectar adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

De igual modo, un cambio en la legislación o normas o regulación aplicable a la asignación o administración de horarios de aterrizaje y despegue en el AICM podría tener un impacto negativo significativo para nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

La totalidad de nuestra flota consiste de aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer.

Al 31 de diciembre de 2017, aproximadamente el 55% nuestra flota operativa eran fabricada y ensamblada por Boeing y el otro 45% por Embraer. Como resultado de este alto nivel de concentración, somos altamente susceptibles a la relación con estos proveedores, incluyendo la falta de capacidad para cumplir con las obligaciones contractuales, retrasos en la entrega de nuevas aeronaves o partes para el mantenimiento de las aeronaves, asuntos de seguridad o de reputación. Asimismo, la DGAC podría suspender o restringir el uso de nuestras aeronaves en caso de problemas mecánicos relevantes o de diseño reales o potenciales al tiempo que lleven a cabo las inspecciones y renovaciones relevantes. Si, como resultado de cualquier imprevisto, resultamos incapaces de obtener nuevas aeronaves, cualquiera de nuestras aeronaves se encuentre inmovilizadas por un extenso periodo de tiempo, o nuestra reputación es dañada, esto podría representar un efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Los retrasos en las entregas acordadas de las aeronaves por parte de Boeing o el rendimiento por debajo de lo esperado de las aeronaves B787 y la B737-MAX que hayamos ordenado a Boeing podrían impactar significativamente nuestras operaciones y resultados financieros

Durante 2017 completamos el proceso de reemplazo de aeronaves B777 por aeronaves B787, y de expansión de nuestra flota con nuevas aeronaves B737-MAX compradas de conformidad con los contratos de compra que celebramos con Boeing en noviembre y diciembre de 2012.

Si por cualquier razón fuéramos incapaces de aceptar o de garantizar las entregas de dichas aeronaves nuevas en las fechas establecidas contractualmente, esto podría representar un impacto negativo en nuestro negocio, operaciones o desempeño financiero. Nuestra incapacidad de integrar dichas aeronaves recientemente adquiridas a nuestra flota como se planea podría obligarnos a solicitar extensiones a los plazos de algunas aeronaves arrendadas. Dichas extensiones no anticipadas podrían obligarnos a operar las aeronaves existentes por encima del punto en el que sea económicamente óptimo retirarlas, resultando en costos de mantenimiento elevados e impacto de marca al no contar con equipos modernos. Asimismo, si las órdenes de aeronaves nuevas no se presentan a tiempo, podríamos enfrentar tasas de renta mensual más altas.

Esperamos que la introducción de estas aeronaves nuevas incremente la eficiencia de combustible y la productividad de la tripulación, genere un menor inventario y costos de capacitación y resulte en una mayor eficiencia y flexibilidad operativa. Sin embargo, dichas aeronaves podrían no cumplir con el desempeño esperado y su introducción podría no resultar en los beneficios señalados anteriormente, lo que no ayudará a compensar los altos costos asociados a su compra. A pesar de que nuestro contrato con Boeing nos permite recibir una compensación en caso de que dichas aeronaves no cumplan con las especificaciones acordadas, no podemos asegurar que dichos montos compensarán por completo la pérdida de los beneficios anticipados de estas nuevas aeronaves. El incurrir en costos financieros adicionales para comprar dichas aeronaves sin alcanzar un incremento en eficiencia y reducción en costos podría tener un impacto negativo en nuestro negocio, operaciones y desempeño financiero.

Dependemos de terceros para algunos servicios integrales de nuestro negocio.

Hemos celebrado contratos con terceros para prestar ciertos servicios e instalaciones requeridos para nuestras operaciones, tales como centros de atención telefónica, abastecimientos de alimentos, inspección de equipaje facturado, suministro de combustible, manejo en tierra, carga y manejo de equipaje en tierra, o servicios de aeronaves conocidos como “debajo del ala” (*below the wing*). Por ejemplo, en aeropuertos fuera de México, todos los servicios de aeronaves “debajo del ala” para nuestros vuelos son realizados por contratistas, incluyendo a Swissport, Air Canada y Globe Ground. La mayoría de nuestros contratos con terceros están sujetos a terminación mediante notificación sin anticipación.

La pérdida o terminación de dichos contratos o nuestra incapacidad de renovarlos o de negociar nuevos contratos con otros proveedores a tasas comparables podrían afectar adversamente nuestro negocio y resultados de operación. Adicionalmente, nuestra dependencia en terceros para la prestación de servicios esenciales nos da menor control sobre los costos, eficiencia, oportunidad y calidad de dichos servicios. La negligencia del contratista podría comprometer nuestras aeronaves o poner en peligro a nuestros pasajeros y tripulación. Esto podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio. Dependemos de dichos contratos para el futuro próximo y en caso de entrar a cualquier mercado nuevo, necesitaremos celebrar contratos similares.

Nuestro negocio es, por naturaleza, cíclico y estacional, así como vulnerable a las condiciones climáticas, en consecuencia, nuestros resultados trimestrales fluctúan sustancialmente.

La industria de las aerolíneas es por naturaleza cíclica y estacional y nuestros resultados operativos varían de trimestre en trimestre. La demanda más alta de servicios de transporte aéreo ocurre en los meses de julio a agosto (típicamente los meses en los que existe una alta demanda de viajes vacacionales), marzo o abril (dependiendo de la fecha de semana santa y de la semana de Pascua cada año), y diciembre (como resultado de los viajes relacionados con las fiestas), mientras que la demanda es más baja en febrero, septiembre y octubre. Dada nuestra alta proporción de costos fijos, la estacionalidad puede afectar nuestra rentabilidad de trimestre en trimestre. La demanda de viajes aéreos también se ve afectada por factores tales como, amenaza de guerra, disturbio político o social y niveles de las tarifas, entre otros.

Asimismo, nuestras operaciones pudieran verse afectadas por variaciones en las condiciones climáticas y la presencia de desastres naturales que causen la interrupción del servicio y restricciones al tráfico aéreo. Tales eventos pudieran tener un impacto significativo en nuestros costos de operación y en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Adicionalmente, los incrementos en la frecuencia e intensidad de huracanes, tormentas, tifones o cualquier otro fenómeno climático grave, podrían resultar en incrementos en el consumo de combustible, incidentes por turbulencias, retrasos y cancelaciones de vuelos. Debido a los factores descritos anteriormente y otros descritos en este reporte, nuestros resultados operativos de cada trimestre podrían no ser buenos indicadores de nuestro desempeño futuro.

Estamos expuestos a ciertos riesgos en contra de los que no estamos asegurados, y podríamos tener dificultad para obtener un seguro en términos comercialmente aceptables o en obtenerlo.

Existen ciertos riesgos propios de la industria de la aviación que no es posible asegurar, incluyendo entre otros, la interrupción de negocio, pérdida de ganancia o ingreso, pérdidas por mantenimiento o consecuencias que deriven de una falla mecánica o pérdidas relacionadas con el incumplimiento de los proveedores. Este tipo de eventos no asegurables pueden afectarnos significativamente. Asimismo, en caso que las pérdidas derivadas de un siniestro excedan el límite asegurado, podríamos tener que absorber los montos no cubiertos por las compañías de seguros, lo cual tendría un impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, las compañías aseguradoras incrementaron de manera generalizada, las primas de las aerolíneas, aplicaron cargos adicionales por cada pasajero, y redujeron significativamente la cobertura de responsabilidad por guerra o los peligros asociados a terceros. En 2014 y 2015, la Industria Aseguradora de aviación fue severamente afectada por accidentes aéreos y ataques terroristas. Por lo anterior, la reacción inmediata fue nuevamente el incremento en tasas y la disminución o limitación de algunas coberturas, sin embargo, en esta ocasión los incrementos fueron aplicados a discreción considerando la exposición de cada aerolínea. En nuestro caso sólo ciertos sublímites se están aplicando.

En caso que se presenten ataques terroristas u otros eventos mundiales en el futuro, los seguros de guerra y terrorismo podrían ser más costosos para las aerolíneas, no estar disponibles o bien estar disponibles en montos reducidos e insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura requeridos por nuestros arrendadores de aeronaves, financieros o con los reglamentos gubernamentales aplicables. Cualquier incapacidad para obtener seguros, en términos comercialmente aceptables para nuestras operaciones o activos en específico, pudieran significativamente afectar nuestro negocio y causar potencialmente la inmovilización de aeronaves, e incluso perder la posesión de las mismas ya sea que estén arrendadas o bien sujetas a intereses de garantía en favor de los arrendadores.

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

Cualquier accidente o incidente que involucre a nuestras aeronaves podría requerir la reparación o reemplazo de la aeronave dañada y la pérdida temporal o permanente del servicio que la misma presta, así como un incremento significativo en los costos que se deriven de los daños exigibles por los pasajeros lastimados y terceros relacionados. Consideramos que el nivel de seguro que hemos contratado respecto de accidentes es consistente con la práctica del mercado. Podríamos incurrir en pérdidas considerables en el caso de que en cualquier accidente, los montos pagaderos en los términos de nuestros contratos de seguro sean insuficientes para cubrir el daño. Cualquier obligación de pago de cantidades no cubiertas por nuestros contratos de seguro podría afectar nuestro negocio y resultados de operación. Asimismo, nuestras primas de seguros podrían incrementar debido a un accidente o incidente que involucre a una o más de nuestras aeronaves.

Cualquier accidente o incidente que involucre a una de nuestras aeronaves, a pesar de ser completamente cubierto por el seguro, podría afectar nuestra reputación, imagen y generar una percepción pública de ser menos seguros o confiables que otras aerolíneas, que por otro lado podría afectar la demanda del consumidor, nuestros ingresos y nuestra posición de mercado. Adicionalmente, cualquier accidente o incidente relacionado con una aeronave operada por otra aerolínea y que involucre uno de los mismos modelos de las aeronaves de nuestra flota podría generar la percepción pública de que el modelo de aeronave en particular no es seguro, lo que podría asimismo afectar la demanda de nuestros servicios, ingresos, y consecuentemente, nuestros resultados de operación.

Adicionalmente, nuestros empleados o personas asociadas con nuestra compañía también pueden ser sujetos de litigio en sus capacidades individuales. Cualquier incidente público relacionado a nuestros vuelos o nuestro personal puede tener un impacto negativo reputacional en nuestra compañía.

Nos beneficiamos de las alianzas estratégicas, y nuestros resultados podrían verse afectados significativamente si por algún motivo, estas alianzas se ven interrumpidas.

Participamos en un número de alianzas estratégicas y otras relaciones comerciales, particularmente aquella con Delta Air Lines y nuestra membresía en SkyTeam como socio fundador. Dichas alianzas y relaciones nos permiten brindarle al cliente, entre otros servicios, opciones de vuelo adicionales, incluyendo nuevos destinos, más vuelos, mejores horarios y, acceso a salones VIP y más oportunidades de acumular Puntos Premier.

Para nuestra compañía dichas alianzas y relaciones nos permiten incrementar nuestros ingresos y fortalecer nuestra marca y red. La disolución o terminación de nuestras alianzas, y demás relaciones comerciales descritas en este reporte, o la falta de autorización por parte de las autoridades competentes para ampliar las mismas, podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Adicionalmente, algunas de nuestras alianzas imponen restricciones contractuales de exclusividad en nuestra capacidad de celebrar alianzas con otras aerolíneas en específico. Dichas restricciones podrían limitar nuestra capacidad de celebrar alianzas que de otra forma pudieran ser benéficas para nuestro negocio. Finalmente, el éxito de la alianza SkyTeam depende en parte de las acciones y planes estratégicos de todos los miembros de la alianza en coordinación directa con la Oficina Central de la Alianza ubicada en Ámsterdam. Como miembros de la alianza, estamos sujetos a que algunas decisiones tuvieran un efecto adverso en algún resultado esperado. Por ejemplo; ciertos cambios en la programación de los vuelos o modificaciones específicas en materia de programas de fidelidad por parte de alguno de los miembros SkyTeam pudieran disminuir el atractivo de ciertas de nuestras rutas a pasajeros u otros miembros de la alianza y tener algún efecto adverso en el resultado de nuestras operaciones.

La terminación de nuestras alianzas o la inclusión de nuevos socios estratégicos, pudiere afectar adversamente nuestro negocio.

Nos consideramos fortalecidos por nuestras múltiples alianzas, incluyendo SkyTeam y el Acuerdo de Colaboración Conjunta (ACC) con Delta Air Lines, 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 el programa de lealtad de coalición más grande en 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.

Adicionalmente, nuestros estatutos sociales prevén la posibilidad de que nuestros accionistas, en asamblea, califiquen ciertas inversiones, previamente aprobadas por nuestro Consejo, como “estratégicas”, y permitan otorgar el derecho a los socios estratégicos de nominar hasta un máximo de tres consejeros.

La relación con cada socio estratégico que llegare a existir, si fuera el caso, se regularía a través de un acuerdo, que, a su vez, aprobaría la asamblea de accionistas, caso por caso. La única inversión estratégica aprobada a la fecha es la inversión realizada por Delta Air Lines.

En caso que en un futuro, previa aprobación del Consejo de Administración, la Asamblea de Accionistas calificara otra inversión o suscripción como “estratégica”, las características de los acuerdos serían aprobadas por la Asamblea de Accionistas y no es posible prever sus términos, si éstos no conferirán alguna influencia en la Compañía o si éstos pudieren tener algún efecto adverso en la Compañía.

Consideramos que nuestras alianzas e inversiones estratégicas actuales representan un beneficio importante para nuestro negocio, aunque no podemos asegurar que las mismas continuarán ofreciéndonos los mismos beneficios. Además, no existe seguridad de que alguna de dichas alianzas no se dé por concluida conforme a sus propios términos o que los términos de las mismas sean modificados por las autoridades competentes. Asimismo, no existe seguridad respecto a la formación de futuras alianzas estratégicas con socios actuales o potenciales que nos permitiesen desarrollar mejor nuestras actividades o desarrollar nuevas tecnologías y si las hubiese en qué términos y si éstos términos resultarían favorables para la Compañía. Los mencionados riesgos podrían tener efectos negativos sobre nuestra liquidez o resultados.

Enfrentaremos una mayor competencia en una parte significativa de nuestro negocio y nuestras rutas.

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. Dicho acuerdo liberaliza completamente el tráfico de pasajeros y carga entre los dos países, eliminando restricciones a la oferta por parte de cualquier aerolínea permitiendo que un mayor número de aerolíneas vuelen en cada ruta entre ambos países.

En diciembre 2015 ambos países firmaron el Convenio Bilateral y el senado de la República lo ratificó el 26 de abril de 2016, entrando en vigor el 21 de agosto de 2016.

Con la entrada en vigor de este nuevo Convenio Bilateral, las rutas que se encontraban ocupadas, así como todas las designaciones o derechos de tráfico, ya sea del lado de Estados Unidos, o de México, o ambos, tales como la ruta MEX-JFK o la ruta MEX-LAX, que actualmente operamos, son elegibles para que nuevos competidores puedan entrar en dicha ruta, incrementando la oferta existente.

El crecimiento de nuestros competidores y/o un exceso de oferta en el mercado transfronterizo podrían 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.

El gobierno mexicano podría utilizar nuestras aeronaves bajo varias circunstancias, muchas de las cuales están fuera de nuestro control.

En caso de un evento de fuerza mayor, guerra, disturbio serio del orden público, o peligro inminente a la seguridad nacional, paz o economía interna en México, el gobierno mexicano podría temporalmente hacer la requisa de nuestras aeronaves y utilizarlas con diferentes propósitos, en cuyo caso tendríamos derecho a una compensación por parte del gobierno mexicano por cualesquiera daños, excepto en caso de guerra internacional. Si no llegamos a un acuerdo con el gobierno mexicano en el monto adecuado de la compensación, podríamos someter el asunto a arbitraje. No podemos asegurar que recibiríamos la compensación adecuada o puntal, o siquiera que la recibiríamos, como en el caso de la requisa temporal de nuestras aeronaves por parte del gobierno mexicano. Aunque el gobierno mexicano nunca ha utilizado nuestras aeronaves para dichos propósitos, la pérdida de nuestras aeronaves por las razones expuestas anteriormente podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Podríamos vernos afectados significativamente por cambios en el ambiente regulatorio en México relacionados a la industria de las aerolíneas.

Históricamente, la industria de las aerolíneas en México ha estado fuertemente regulada por el gobierno mexicano. Sin embargo, en el año 2002, el gobierno mexicano cambió su estrategia con la industria e inició un proceso de desregulación, resultando en, entre otras cosas, la eliminación de ciertas restricciones a los precios y barreras de entrada.

El gobierno mexicano podría cambiar de postura frente a la industria de las aerolíneas en cualquier momento. Cualquier cambio de postura puede incluir la imposición de regulaciones más estrictas o con cargas adicionales en la industria o cambiar la interpretación de la legislación actual de una manera que incremente nuestros costos, limite nuestros derechos o limite nuestra capacidad para operar nuestro negocio. Por ejemplo, en años recientes, el gobierno mexicano ha aprobado leyes y emitido reglamentos relacionados con las operaciones de las aerolíneas, lo que ha representado importantes gastos. Alternativamente, el gobierno mexicano puede decidir en el futuro reducir las regulaciones y restricciones impuestas a la industria de las aerolíneas, incluyendo la apertura del mercado mexicano a servicios de transporte aéreo nacional a los participantes en el mercado de otros países, lo cual podría resultar en una mayor competencia. Cualquiera de dichos cambios, así como cualquier cambio en las Reglas de Operación en los aeropuertos, puede afectar significativamente nuestro negocio, resultados de operación, situación financiera o el precio de nuestras Acciones.

Podríamos no ser capaces de mantener o hacer crecer nuestros ingresos complementarios.

Nuestra estrategia de negocio incluye expandir nuestra cartera de productos y servicios complementarios (“ancillaries”). No podemos asegurar que los pasajeros valorarán y estarán dispuestos a pagar productos y servicios complementarios adicionales o que los pasajeros continuarán pagando los productos y servicios accesorios que actualmente ofrecemos. La falta de capacidad para mantener los ingresos derivados de dichos accesorios podría tener un efecto negativo en nuestros resultados de operación y situación financiera.

Nuestras iniciativas de generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos podrían no ser exitosas.

Como parte de nuestra estrategia de negocio, hemos implementado, e implementaremos en el futuro, varias iniciativas diseñadas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos. El éxito de dichas iniciativas depende en mayor parte de factores fuera de nuestro control, tales como condiciones macroeconómicas, el desempeño de la industria de la aviación en general, incluyendo la demanda de los pasajeros, el crecimiento de la capacidad de la industria y el precio de los combustibles. Como resultado, no podemos asegurar que dichas iniciativas serán exitosas. Adicionalmente, anticipamos que, con el paso del tiempo, resultará cada vez más difícil identificar e implementar iniciativas para generar ingresos adicionales y reducir nuestros costos.

Los cambios en la regulación ambiental, o el potencial incumplimiento de dicha regulación, podrían afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Los recientes compromisos suscritos entre Canadá, Estados Unidos y México en la Alianza de Norte-América sobre Clima, Energía Limpia y Ambiente, la ratificación del Acuerdo de París negociado durante la XXI Conferencia de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (COP21) así como en la A39-3 Asamblea de la OACI sobre un esquema global del sector basado en un mecanismo de mercado (MBM) para mitigar los efectos de las emisiones podrían tener un impacto significativo sobre la industria en la medida que los operadores aéreos se les exija cumplir esquemas regulatorios domésticos o regionales de control de emisiones domésticas así como internacionales no necesariamente homologados, que resulten en la obligación de adquirir unidades de reducción de emisiones en el mercado de carbono para compensar las emisiones excedentes de bióxido de carbono que no pudieron ser evitadas ya sea por falta de aviones modernos y eficientes, por la falta de una mejor infraestructura aeroportuaria, de servicios de aeronavegación avanzados bien de combustibles alternativos de bajo carbono a una escala comercial. El incumplimiento y sus potenciales multas y demás sanciones podría aumentar significativamente el costo de nuestras operaciones, reducir nuestros ingresos, afectar la situación financiera, resultados de operación y reputación, factores de los cuales que la continuidad de nuestro negocio.

La FAA podría degradar nuevamente la clasificación de la seguridad de la aviación civil mexicana, lo que impide que las aerolíneas mexicanas puedan operar nuevas rutas hacia los Estados Unidos.

La FAA periódicamente analiza el desempeño de las autoridades regulatorias de aviación civil en distintos países. Como resultado de dicho análisis, cada país recibe una clasificación bajo el programa International Aviation Safety Assessment (IASA) de la FAA. En julio de 2010, la FAA degradó la clasificación IASA de México de la categoría 1 a la categoría 2. La disminución en la clasificación restringió el Código Compartido entre las aerolíneas de Estados Unidos y las de México e impidió que las aerolíneas mexicanas pudieran establecer nuevas rutas a los Estados Unidos. La clasificación que recibió México de categoría 2 significó que al parecer de la FAA, las autoridades mexicanas incumplieron con las leyes y reglamentos necesarios para vigilar el tráfico aéreo de acuerdo con las reglas de la ICAO, o que la autoridad de aviación civil fue deficiente en una o más áreas, tales como conocimientos técnicos, personal capacitado, salvaguarda de registros o procedimientos de inspección. La calificación categoría 1 indica el cumplimiento con los estándares ICAO.

El 1 de diciembre de 2010, la FAA subió la clasificación IASA de México a categoría 1. Sin embargo, si las autoridades mexicanas dejaran de cumplir con las recomendaciones de la FAA, ello deja abierta la posibilidad de que dicha clasificación sea reducida en cualquier momento. No podemos asegurar que la DGAC cumpla en este momento que continuará cumpliendo en el futuro con los estándares ICAO o los estándares exigidos por la FAA. Dependemos del gobierno mexicano para mantener la calificación de categoría 1 para poder establecer nuevas rutas a los Estados Unidos, incrementar la frecuencia de las operaciones en dichas rutas o incrementar el número de aeronaves que presten servicios a dichas rutas, así como Código Compartido con aerolíneas de E.U.A. Si la FAA disminuye la calificación IASA de México en el futuro, nuestro negocio, situación financiera, resultados de operación y capacidad de operar podrían verse afectados significativamente.

Somos una sociedad controladora sin operaciones sustanciales.

Somos una sociedad controladora sin operaciones sustanciales y, en consecuencia, dependemos de los dividendos y demás pagos de nuestras subsidiarias o Joint-Ventures y asociadas para todo nuestro flujo interno de efectivo, incluyendo flujo de efectivo para el pago de impuestos, financiamiento del crecimiento de nuestras subsidiarias y Joint-Ventures así como del pago de dividendos a nuestros accionistas. Nuestra capacidad para efectuar el pago de dividendos a nuestros accionistas y la capacidad de nuestras subsidiarias de pagarnos dividendos está limitada por la ley mexicana. Ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (xiii) Dividendos y Política de Dividendos”.

En caso de que un accionista nos demande, la ejecución de cualquier resolución judicial estará limitada a nuestros activos. Adicionalmente a lo anterior, nuestro derecho a recibir cualesquiera activos de cualquier subsidiaria como accionista de dicha subsidiaria, en su liquidación o reestructuración, estará subordinado a los derechos de los acreedores de nuestras subsidiarias incluyendo a los acreedores privilegiados, a los acreedores preferentes, y a los acreedores comerciales.

Nuestro negocio podría verse afectado significativamente si nuestras relaciones laborales se deterioran, si no renovamos los contratos colectivos de trabajo en términos satisfactorios, o si experimentamos huelgas u otros conflictos laborales.

Al 31 de diciembre de 2017, aproximadamente el 68.7% de nuestros empleados son sindicalizados. Actualmente existen cuatro sindicatos a los cuales se encuentran afiliados nuestros empleados en México: (1) ASPA que representa a nuestros pilotos, (2) Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos, o Independencia, que representa al personal de tierra de Aeroméxico, TechOps, Aeroméxico Cargo y Aeroméxico Servicios, (3) ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico, y (4) STIA, que representa a los sobrecargos y personal de tierra de Aeroméxico Connect. Hemos celebrado contratos colectivos de trabajo con estos sindicatos.

Dependemos de nuestros pilotos, tripulación de cabina y demás personal para operar nuestro negocio. Consideramos que tenemos una relación satisfactoria con nuestros pilotos y tripulación de cabina; sin embargo, no podemos asegurar que seremos capaces de mantener la relación satisfactoria con nuestros empleados en el futuro. Tampoco podemos asegurar que en el futuro no seremos emplazados a huelga por parte de nuestros trabajadores, o que se pueda evitar que estalle una huelga. Si nuestras relaciones laborales se deterioran, nuestro negocio y resultados de operación podrían verse afectados significativamente.

Una huelga, paro laboral, demanda laboral o cualquier disputa prolongada de nuestros empleados representados por cualquiera de estos sindicatos, incluso durante las negociaciones anuales o bianuales, podría tener un impacto adverso significativo en nuestras operaciones. Dichos riesgos son típicamente mayores durante periodos de renegociación con nuestros sindicatos. Cualquier contrato colectivo de trabajo renegociado podría generar aumentos en los salarios y consecuentemente un incremento en nuestros gastos de operación. Los empleados fuera de México que no son actualmente miembros de los sindicatos podrían constituir nuevos sindicatos o afiliarse a sindicatos buscando incrementos salariales o beneficios.

Nuestro negocio es laboralmente intensivo. Esperamos que los salarios, sueldos y beneficios aumenten en una base bruta, y dichos costos puedan aumentar como porcentaje en nuestros costos totales. Si nos somos capaces de contratar, entrenar y retener pilotos calificados, personal de cabina y demás empleados a un costo razonable, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación podrían verse significativamente afectados.

Dependemos de nuestro personal clave y podríamos ser incapaces de atraer y retener empleados calificados y con habilidades necesarias para operar nuestro negocio.

Nuestro éxito depende en gran medida de los esfuerzos y capacidades de nuestro equipo administrativo de alto nivel y personal financiero, comercial, operativo y de mantenimiento clave, incluyendo a nuestros pilotos y personal de cabina y tierra. En particular, dependemos de los servicios de nuestro equipo administrativo de alto nivel, el cual cuenta con conocimientos considerables en la industria de las aerolíneas. La pérdida de nuestro personal clave o la incapacidad de atraer o desarrollar una nueva generación de personal clave podría tener un impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Una parte fundamental de nuestra estrategia de recursos humanos es la atracción, reclutamiento y retención de personal altamente calificado con capacidad para volar nuestras aeronaves y efectuar labores de ventas, mercadeo, operaciones y administración. La competencia por personal con este nivel de cualificación es intensa. Si somos incapaces de atraer y retener dicho personal, esto podría tener un impacto adverso en nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Debido a nuestra alta automatización, cualquier falla en nuestros sistemas de tecnología podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

Dependemos de sistemas automatizados para planear y operar nuestro negocio, incluyendo nuestra página de Internet, sistemas de reservaciones, mantenimiento, planes de vuelo, planeación de vuelos y tripulaciones, registro y contabilización de ingresos, entre otros, que son operados por terceros. La incapacidad de dicho tercero en prestar cualquiera de dichos servicios, o de recuperar rápidamente la posibilidad de prestar dichos servicios en caso de una falla o desastre, podría interrumpir significativamente nuestras operaciones y dañar nuestro negocio. Nuestro sistema

de página de Internet, reservaciones y operaciones de vuelo deben tener la capacidad para manejar un gran volumen de operaciones y de proporcionar información de vuelos.

En el pasado no hemos experimentado fallas importantes en el sistema, pero no podemos asegurar que fallas en el sistema no ocurrirán en el futuro. No obstante que nuestros proveedores cuentan con planes de recuperación por desastre y de continuidad de negocio, cualquier interrupción en nuestros sistemas automatizados podría resultar en la pérdida de información, incrementar nuestros gastos, y afectar material y significativamente nuestra operación, reputación y venta de boletos y en consecuencia, nuestro negocio y situación financiera.

Nuestra reputación y negocio podrían ser dañados y podríamos estar sujetos a procedimientos legales en caso de pérdida, divulgación o apropiación ilícita de información de nuestros clientes, empleados, socios o a nuestra propia información u otros incumplimientos de nuestra seguridad de la información.

Hacemos amplio uso de nuestros servicios en línea y de procesamiento de información centralizado, incluso a través de terceros proveedores de servicios. El mantenimiento y la transmisión segura de la información del cliente y del empleado es un elemento crítico en nuestras operaciones. Nuestro IT y otros servicios que mantienen y transmiten la información de nuestros clientes, o aquéllos de los proveedores de servicios o socios comerciales, podrían verse comprometidos en el caso de una infiltración de mala fe de un tercero a nuestros sistemas, o los de cualquier tercero proveedor de servicios o socio comercial, o afectados por acciones u omisiones deliberadas o inadvertidas por parte de nuestros empleados, o aquéllas de un tercero prestador de servicios o socio comercial. En consecuencia, la información personal de nuestros clientes podría perderse, ser divulgada, apropiada o utilizada sin consentimiento.

La pérdida, divulgación o apropiación ilícita de, o acceso a, la información de nuestros clientes, empleados o socios comerciales u otra violación a la seguridad de la información o a la leyes de privacidad y/o datos personales pueden resultar en demandas legales o procedimientos legales, incluyendo investigaciones regulatorias y acciones, las cuales podrían tener un impacto serio en nuestra reputación y podría afectar material y significativamente nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera. Asimismo, la pérdida, divulgación o apropiación ilícita de la información de nuestro negocio podría afectar material y significativamente nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera.

Los operadores aéreos con presencia en varios mercados deben cumplir regulaciones que protegen la privacidad de datos de sus clientes así como sus colaboradores en diferentes países las cuales no necesariamente fueron creadas de una manera consistente, lo cual seguramente impactará los procesos de gestión y los costos de operación. En particular, la Unión Europea reformó en el 2016 el marco regulatorio general sobre la protección de la privacidad de datos de residentes de la Unión así como un marco consolidado para guiar el manejo transfronterizo de dichos datos de una manera lícita. Independientemente de lugar donde se encuentre ubicada su base principal de negocios, las compañías que ofrezcan bienes o servicios a residentes de la Unión, que monitoreen los comportamientos o hábitos de consumo bien que tengan empleados en Estados de la Unión deberán implementar dicha disposición a más tardar el 25 de mayo del 2018.

Si no somos capaces de proteger nuestros derechos de propiedad intelectual, específicamente nuestras marcas comerciales y marcas de servicio, nuestra capacidad para competir podría tener un impacto negativo.

Somos propietarios de los derechos de ciertas marcas comerciales y marcas de servicio utilizadas en relación con nuestro negocio incluyendo “Aeroméxico” y “Aeroméxico Connect”. Consideramos que nuestras denominaciones, marcas y demás propiedad intelectual relacionada son importantes para el éxito de nuestro negocio. Protegemos nuestros derechos de propiedad intelectual a través de varios métodos, incluyendo sin limitar, la solicitud y obtención de protección de propiedad intelectual en México, los Estados Unidos y ciertos otros países en todo el mundo en los que operamos nuestro negocio. Cualquier violación a nuestros derechos de propiedad intelectual o negativa para registrar dichos derechos en otras jurisdicciones podría resultar en tener que dedicar nuestro tiempo y recursos a proteger dichos derechos mediante algún litigio o de cualquier forma, lo que podría ser costoso y extenuante. Si por cualquier razón no podemos retener nuestros derechos de propiedad intelectual, podríamos sufrir un impacto adverso en nuestras operaciones y situación financiera.

Ataques cibernéticos u otras afectaciones a nuestra red de seguridad o sistemas de información podrían causar un efecto adverso en nuestras operaciones y resultados de operación

Los ataques cibernéticos y las afectaciones a redes y sistemas, incluyendo la introducción de virus informáticos, códigos maliciosos, denegación de servicio, *softwares* defectuosos y otras perturbaciones o accesos no autorizados a los sistemas de las compañías, han incrementado en frecuencia, rango y potencia en los últimos años. Las acciones preventivas que mantenemos para reducir el riesgo de sufrir incidentes cibernéticos y proteger nuestra red e información podrían ser insuficientes para detener un ataque cibernético masivo en el futuro. Los costos asociados con un posible ataque cibernético masivo en nuestros sistemas incluyen el incremento en los gastos asociados con el reforzamiento de medidas de seguridad cibernética y la disminución de pérdidas relacionadas con la interrupción de los servicios, litigios y daños a nuestra reputación.

Ataques cibernéticos u otras afectaciones a nuestra red de seguridad o nuestros sistemas de información podrían causar fallas en los equipos o interrumpir las operaciones. Dichas fallas, incluso cuando se presenten durante un periodo de tiempo breve, podrían causarnos pérdidas significativas o caídas en el precio de mercado de las Acciones. Además, las pérdidas potenciales derivadas de eventos relacionados con ataques cibernéticos y afectaciones a nuestra podrían superar la cobertura que amparan nuestros seguros. Adicionalmente, los ataques cibernéticos podrían causar la distribución, sin nuestro consentimiento, de información financiera valiosa y datos confidenciales de nuestros clientes y nuestro negocio, provocando fallas en la protección de la privacidad de nuestros clientes y nuestro negocio.

Al tener operaciones en Cuba, país identificado por el Departamento de Estado de los Estados Unidos como un Estado patrocinador del terrorismo, nuestra reputación, liquidez y el precio de nuestras Acciones podrían verse afectados en forma negativa.

Al 31 de diciembre de 2017 operamos aproximadamente 42 vuelos semanales a y desde Cuba, que proporcionan servicio de transportación de pasajeros, carga y correo. Nuestros pasajeros transportados a y desde Cuba representaron aproximadamente 3.7% del total de nuestros pasajeros internacionales transportados por el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Nuestros activos ubicados en Cuba son inmateriales.

Cuba es un país identificado por el gobierno de los Estados Unidos como un estado patrocinador del terrorismo y la Oficina de Control de Activos Extranjeros del Departamento de Tesoro de los Estados Unidos (*U.S Treasury Department's Office of Foreign Assets Control*, "OFAC") administra e impone sanciones económicas y comerciales con base en la política exterior de los Estados Unidos en contra de Cuba y ciertos otros países. La reputación general de nuestro negocio podría sufrir como consecuencia de nuestras operaciones en Cuba, particularmente si dichas operaciones incrementan en un futuro. Algunos estados de los Estados Unidos han promulgado recientemente legislación en relación con inversiones por fondos de pensiones y otros sistemas de ahorro para el retiro en compañías que, como la nuestra, realizan actividades de negocio en Cuba y otros países identificados como estados patrocinadores del terrorismo. Otros estados de los Estados Unidos podrían aprobar legislación similar eventualmente. Como resultado de lo anterior, los fondos de pensiones y otros sistemas de ahorro para el retiro podrán estar sujetos a nuevos requisitos de divulgación y otras obligaciones onerosas en caso de invertir en compañías como la nuestra. Los fondos de pensiones e instituciones similares representan una importante fuente de demanda de nuestras Acciones, y cualquier desincentivo a invertir en nuestras Acciones derivado de las restricciones impuestas por la legislación, o por cualquier otra razón, ello podría tener un efecto adverso significativo en la liquidez y valor de nuestras Acciones.

Podríamos estar sujetos a investigación por la Comisión Federal de Competencia Económica.

El día 16 de febrero de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el inicio de una investigación de la COFECE "en el mercado de la provisión de los servicios de transporte aéreo que utilizan el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, con el fin de determinar la probable existencia de barreras a la competencia y libre concurrencia o insumos esenciales que puedan generar efectos anticompetitivos.

El 26 de junio de 2017, el pleno de la COFECE emitió una resolución final determinando que los servicios de aterrizaje, despegue, uso y control de plataformas del AICM que utilizan los transportistas aéreos para operar en dicho aeródromo, son un insumo esencial y por lo tanto sujeto a medidas correctivas. En la resolución el pleno de la COFECE determinó una serie de medidas correctivas para regular los procedimientos de asignación de horarios de aterrizaje y despegue dirigidos al AICM pero con efectos para los operadores aéreos. A partir del 21 de julio de 2017, el AICM, Aeroméxico, diversos operadores aéreos y sindicatos relacionados con el sector aeronáutico presentaron juicios de amparo en contra de la resolución de la COFECE; juicios que a la fecha continúan en trámite. El 29 de septiembre de 2017 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Aeropuertos y las Bases Generales para la asignación de horarios de aterrizaje y despegue en aeropuertos en condiciones de saturación publicadas por el Director General de Aeronáutica Civil de la SCT.

El pleno de la COFECE promovió una controversia constitucional ante la SCJN para combatir la nueva regulación emitida por el Ejecutivo Federal al considerar que existe una contraposición de normas con respecto a las medidas correctivas que dictó como parte del procedimiento de determinación de insumos esenciales, esta controversia también continúa en trámite. Aeroméxico continuará defendiendo sus derechos mediante los mecanismos y procedimientos previstos por la legislación mexicana.

El día 21 de abril de 2015, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el inicio de una investigación por parte de la COFECE, 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. A la fecha de elaboración del presente reporte, el procedimiento derivado de dicha investigación aún se encuentra pendiente de resolución. El 21 de noviembre de 2017 la COFECE emitió un dictámen de probable responsabilidad (el “Dictamen”).

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. Aeroméxico se encuentra analizando el contenido del Dictamen. El 8 de marzo de 2018, la COFECE ordenó reponer el emplazamiento al procedimiento seguido en forma de juicio debido a diversas fallas procesales en el emplazamiento original, por lo que Aeroméxico se encuentra analizando el contenido del Dictamen para proporcionar la respuesta conducente en tiempo y forma. A la fecha no se ha imputado responsabilidad definitiva a Aeroméxico, únicamente se le llamó al procedimiento ante la COFECE a efecto de ejercer su garantía de audiencia con la finalidad de esclarecer los hechos narrados en el Dictamen y establecer su defensa. Aeroméxico continuará cooperando con la COFECE y dará respuesta al Dictamen de Probable Responsabilidad, ejerciendo los medios de defensa procedentes.

Podríamos enfrentar dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con nuestros pasivos financieros que se liquidan entregando efectivos u otros activos financieros.

La Emisora es una sociedad controladora cuyos únicos activos significativos son las acciones de nuestras subsidiarias y nuestras posiciones de efectivo y equivalentes de efectivo. Nuestra capacidad para cumplir con las obligaciones asociadas con nuestros pasivos financieros y liquidar nuestra deuda depende de que nuestras subsidiarias nos paguen dividendos y nos transfieran otros ingresos. La capacidad de nuestras subsidiarias para pagar dividendos y transferir otros recursos puede estar sujeta a restricciones legales, regulatorias o contractuales. Si no logramos cumplir con nuestras obligaciones asociadas con nuestros pasivos financieros, nuestra situación financiera y los resultados de operación pudieran verse afectados de forma adversa.

La adopción de nuevos pronunciamientos contables en un futuro pudiera tener un efecto material adverso en nuestros resultados de operación.

Una serie de nuevas normas contables, aplicables a los períodos anuales subsecuentes al 1 de enero de 2016, han sido emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (*International Accounting Standards Board*, “IASB” por sus siglas en inglés) y aunque es permitida su aplicación anticipada no hemos aplicado anticipadamente dichas normas en la preparación de nuestros estados financieros al 31 de diciembre 2017.

Ver Sección “3) Información Financiera – (D) Comentarios y Análisis de la Administración Sobre los Resultados de Operación y Situación Financiera de la Emisora – (ii) Resultados de Operación – Pronunciamientos normativos emitidos recientemente”.

Derivado de lo anterior, los estados financieros consolidados podrían no ser comparables respecto a ejercicios anteriores si no se adopta un método de presentación retrospectiva que tome en consideración estas nuevas normas. Actualmente, nos encontramos evaluando el efecto que la adopción de estas normas contables pudiera tener sobre nuestras operaciones y no podemos asegurar que la aplicación inicial de estas nuevas normas contables no pudieran tener un efecto material adverso sobre nuestros resultados de operación y situación financiera.

(ii) Riesgos Relacionados con México

Aunque la economía mexicana creció en 2017 y 2016, no podemos asegurar que dicho crecimiento continuará. Las condiciones económicas adversas en México pueden afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Somos una compañía mexicana con la mayoría de nuestros activos en México y sustancialmente todos nuestros ingresos derivados de operaciones en, o vuelos a y desde, México. Como resultado, nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación se pueden ver significativamente afectados por las condiciones generales de la economía mexicana, la devaluación del peso frente al dólar, inestabilidad de precios, inflación, variaciones en los precios del petróleo, tasas de interés, regulación, régimen fiscal, inestabilidad social y otros factores sociales y económicos, sobre los cuales no tenemos control. En adición, la mayoría de nuestros clientes son personas físicas y morales mexicanas y su poder adquisitivo se ve afectado por las condiciones económicas prevalecientes en México. Consistentemente, las disminuciones en el poder de gasto de nuestros clientes pueden afectar significativamente su demanda de transporte aéreo y afectar negativamente nuestros ingresos. Las depresiones económicas en México puedan también afectar significativamente a los terceros con los que hacemos negocio, tales como proveedores e instituciones financieras. Si estas partes experimentan efectos negativos en sus negocios debido a condiciones económicas débiles, podrían afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Periodos prolongados de condiciones económicas débiles en México pudieran afectar significativamente nuestra compañía. En el pasado, México ha experimentado periodos prolongados de crisis económicas, causadas por factores internos y externos sobre los que no tenemos control. Estos periodos han sido caracterizados por inestabilidad en el tipo de cambio (incluyendo grandes devaluaciones), alta inflación, altas tasas de interés nacionales, contracción económica, una reducción de flujos de capital internacionales, una reducción de liquidez en el sector bancario y altas tasas de desempleo.

La economía mexicana creció un 2.9% durante 2016 y un 2.3% durante 2017⁷. En ese contexto, no puede haber garantía de que esta recuperación económica continuará. Las disminuciones en la tasa de crecimiento de la economía mexicana, los periodos de crecimiento negativo o los periodos de inestabilidad económica pueden resultar en una baja demanda para nuestros servicios, menores precios de nuestros servicios o un cambio a menores márgenes, cualquiera de estos supuestos podría afectar significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Los acontecimientos políticos en México podrían dar lugar a interrupciones a nuestras operaciones comerciales y disminución en nuestras ventas e ingresos.

El gobierno mexicano ha ejercido, y continua ejerciendo, una influencia significativa sobre muchos aspectos de la economía mexicana. En consecuencia, las acciones y políticas por parte del gobierno federal mexicano relativas a la

⁷ Boletín estadístico INEGI, enero 2018.

economía en general, y en particular a los impuestos, transporte aéreo y servicios similares, puede tener un impacto significativo en nosotros, así como en forma más general en las condiciones de mercado, precios y rendimientos de los títulos de renta variable en México. Además, los desacuerdos políticos entre el poder ejecutivo y el legislativo podrían resultar en un estancamiento e impedirían la oportuna aplicación de las reformas políticas y económicas.

La incertidumbre generada por la falta de alineación del partido entre el Presidente de México y el Congreso de la Unión para la implementación de las leyes secundarias puede tener un efecto material adverso sobre la política económica de México, incluyendo con respecto a nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación. Además, en julio de 2018 se celebrarán elecciones presidenciales en México y un cambio de liderazgo o de partido político en el poder podría conducir a cambios en la situación económica, política y social de México, lo cual se encuentra fuera de nuestro control. No podemos asegurar que los acontecimientos políticos en México, sobre los cuales no tenemos control, no tendrán efecto adverso en nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

Las reformas aprobadas en materia de impuestos en México pueden tener un efecto adverso en nuestros resultados financieros y de operación.

Nuestro negocio, las condiciones financieras y los resultados de operación podrían verse afectados como resultado de mayores impuestos a los salarios y mayores costos debido a medidas adicionales de cumplimiento. Más aún, a nuestros accionistas quizá se les requiera pagar más impuestos de los que hubieran tenido que pagar, o podrían no tener el beneficio de ciertas deducciones que hubieran tenido, previo a la implementación de dichas reformas.

Fluctuaciones del Peso frente al Dólar podrían afectar significativamente nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

En el pasado, el Peso se devaluó sustancialmente frente al Dólar y podría devaluarse significativamente en el futuro. Durante 2017, se registró una apreciación del peso mexicano en base a lo publicado por el Banco de México, reduciéndose a \$19.73 por US\$1.00 al 31 de diciembre de 2017, representando una apreciación de 4.5%.⁸

La fluctuación significativa del Peso frente al Dólar ha ocurrido en el pasado. Una parte importante de nuestros gastos están denominados en Dólares o están vinculados al Dólar, tales como los gastos relacionados a compras de combustible, contratos de renta de equipo de vuelo, instrumentos de deuda, renta y mantenimiento de aeronaves. En consecuencia, una depreciación del Peso frente al Dólar podría aumentar nuestros gastos y reducir nuestra utilidad de operación y utilidad neta en la medida en que no hayamos podido recuperar estos aumentos en el gasto a través de aumentos de tarifas o de otros aumentos en los ingresos.

Tenemos una cobertura natural con respecto a una parte de estos gastos como una parte significativa de nuestros ingresos denominados en Dólares, incluyendo las ventas y los ingresos de boletos internacionales, operaciones *charter*, cargos de exceso de equipaje, programas de lealtad y de carga.

Tenemos un total de obligaciones denominadas en Dólares por un monto total equivalente en pesos de \$27,401,192 millones al 31 de diciembre de 2017, representando el 78.1% de nuestra deuda consolidada. Al 31 de diciembre de 2017, teníamos \$9,806 millones en efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones en instrumentos financieros.

Una significativa depreciación del Peso frente al Dólar aumentaría nuestros ingresos denominados en Dólares, cuando se expresan en Pesos aumentan nuestros gastos denominados en Dólares e incrementan nuestros gastos financieros como consecuencia de la pérdida de las divisas que debemos registrar y podría reducir nuestra capacidad para cumplir con los requisitos de nuestra obligaciones denominadas en moneda extranjera. Una importante apreciación del Peso frente al Dólar tendría los efectos inversos.

⁸ Reporte de Balanza de Pagos, BANXICO 2018.

Las fluctuaciones monetarias pueden tener un efecto adverso sobre los negocios, situación financiera, resultado de operaciones y flujos de efectivo en periodos futuros, y podría afectar significativamente el valor del Dólar en el precio de nuestras Acciones o de los pagos de dividendos que hagamos.

Controles de cambios de divisas podrían afectar significativamente nuestra situación financiera y los resultados de operación.

Una fuerte depreciación del Peso o cualquier otra moneda de los países en los que operamos, también puede generar disrupciones de los mercados internacionales de divisas y podrá limitar nuestra capacidad para transferir o convertir Pesos a Dólares y otras divisas con el fin de hacer pagos oportunos de intereses y capital o renta de nuestras obligaciones financieras denominadas en Dólares u obligaciones en otras monedas. Si bien el gobierno mexicano actualmente no restringe, y desde 1982 no ha restringido el derecho o la capacidad de los mexicanos o extranjeros o entidades, para convertir Pesos a Dólares, o transferir otras divisas fuera de México, el gobierno mexicano podría establecer políticas cambiarias restrictivas en el futuro.

La economía mexicana ha sufrido déficits de pago en los saldos de la cuenta corriente y escasez de reservas de divisas en el pasado. De conformidad con las disposiciones del TLCAN, si México experimenta dificultades para el pago en los saldos o la amenaza del mismo en el futuro, México tendría el derecho de imponer controles de cambios en las inversiones hechas en México, incluyendo aquellas realizadas por inversionistas estadounidenses o canadienses.

Las restricciones en la transferencia de divisas fuera de México podrían tener un efecto adverso en el negocio, situación financiera o resultados de las operaciones, y podría afectar significativamente nuestra capacidad para obtener Dólares o convertir Pesos a Dólares a efecto de realizar los pagos de intereses y principal bajo nuestras obligaciones denominadas en Dólares.

Altas tasas de inflación en México podrían disminuir la demanda de nuestro servicio al tiempo que aumenta nuestros costos.

Históricamente México ha experimentado altos niveles de inflación, aunque las tasas han sido bajas desde hace más de una década. La tasa anual de inflación, medida por la variación del INPC, fue 2.13% en 2015, 3.36 % en 2016 y 6.77% en 2017, de acuerdo con información de INEGI.

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

- reducir el poder adquisitivo de los consumidores, lo que incidiría negativamente en la demanda del consumidor de nuestros vuelos;
- aumentar 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 incrementos de precios, afectando sustancialmente nuestros precios e ingresos en términos “reales”.

Altas tasas de interés en México pudieran incrementar nuestros costos de financiamiento.

Históricamente México ha tenido, y podría continuar teniendo, altas tasas de interés reales y nominales. Como resultado de la recesión y la desaceleración económica global en 2009, en México, el Banco de México disminuyó la Tasa de Interés Interbancario de Equilibrio, o TIIE, la cual es una tasa de interés representativa de las operaciones de crédito calculada por el Banco de México. Desde entonces la tasa de interés promedio en CETES a 28 días ha

venido fluctuando alcanzando niveles de 2.98% en 2015, 4.47% en 2016 y 7.05% en 2017. No podemos asegurar que no se incrementará la TIIE u otras tasas de interés, independientemente de dicha referencia.

Las fluctuaciones en las tasas de interés afectan nuestro gasto financiero, al 31 de diciembre de 2017, nuestro endeudamiento financiero en tasa variable representó el 47.0% del total de endeudamiento y devengó intereses a una sobretasa promedio sobre la TIIE 28 Días y LIBOR 3 Meses (Tasa Interbancaria Ofrecida en Londres) de 0.13% y 2.46%, respectivamente. 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 pudieran incrementar nuestros costos de financiamiento y tener un efecto material adverso en nuestra liquidez y situación financiera.

Condiciones en otros países podría afectar significativamente la economía mexicana, nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

La economía mexicana y el negocio, situación financiera y resultados de operación de compañías mexicanas podían ser, en distintos grados, afectadas por las condiciones económicas y de mercado en otros países, especialmente en aquellos en los que tenemos operaciones. La demanda del consumidor, las preferencias, los precios reales y los costos de las materias primas son sumamente influenciados por las condiciones macroeconómicas y políticas en los otros países en los que operamos. Dichas condiciones varían por país y podrían no estar correlacionadas con las condiciones de nuestras operaciones en México.

El deterioro en las condiciones económicas y políticas en cualquiera de dichos países podría tener un efecto material adverso en nuestra situación financiera y resultados de operación. Los ingresos de pasajeros de las operaciones de vuelos internacionales aumentaron en porcentaje de nuestros ingresos totales consolidados a 48.4% en 2015, 49.1% en 2016 a 49.1% en 2017. Como consecuencia, nuestros resultados podrían verse afectados mayormente por las condiciones económicas y políticas en los países, fuera de México, a los que volamos.

Adicionalmente, en años recientes, las condiciones económicas en México han estado intensamente correlacionadas con las condiciones económicas en los Estados Unidos como resultado del TLCAN el cual derivó en un incremento en la actividad económica entre los dos países y la remesa de fondos de inmigrantes mexicanos trabajando en los Estados Unidos a los residentes mexicanos. Las desaceleraciones económicas en los Estados Unidos a menudo tienen un efecto adverso significativo en la economía mexicana y en otras economías a nivel mundial, lo que podría afectar de manera adversa nuestra situación financiera y resultados de operación. Asimismo, la actual renegociación del TLCAN u otros eventos relacionados podrían tener un efecto material adverso en la economía mexicana y afectar nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

No podemos asegurar que los eventos en Europa, los Estados Unidos, otros países con mercados emergentes o en cualquier otro país no afectarán material y significativamente nuestro negocio, situación financiera o resultados de operación.

México ha experimentado un periodo de actividad criminal creciente y dichas actividades podrían afectar nuestras operaciones.

De conformidad con los datos publicado por Banxico, la derrama de divisas por turismo llegó a los \$21,332,763 millones de dólares aproximadamente durante 2017, lo que significó un aumento en comparación con 2016, en el que se reportaron \$19,649,652 millones de dólares aproximadamente como derrama de divisas del turismo, lo que significó un aumento de \$1,683 millones de pesos en comparación con 2016.

A pesar de lo anterior, durante los años recientes, México ha experimentado un periodo de actividad criminal constante, principalmente relacionado con actividades de los carteles de drogas y el crimen organizado. En respuesta, el gobierno mexicano ha implementado medidas de seguridad pero a pesar de los esfuerzos del gobierno federal mexicano y de las autoridades estatales y locales, dichos crímenes continúan en México. Los asuntos de seguridad relacionados podrían afectar la industria del turismo y de la aviación lo que afecta directamente nuestras operaciones. Dicha actividad, su posible incremento y la violencia asociada a la misma podría tener un impacto

negativo en el ambiente de negocio en el que operamos, y por lo tanto en nuestra situación financiera y resultados de operación. Adicionalmente, no podemos asegurar que los niveles de actividad criminal, sobre los que no tenemos control, no afectarán significativamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operación.

Adicionalmente, nuestros empleados podrían verse involucrados en actividades ilícitas, incluyendo el transporte de drogas, lo que nos sujetaría a multas u otras sanciones que podrían tener un efecto material adverso en nuestro negocio o resultados de operación. A pesar de que hemos implementado procedimientos diseñados para prevenir dichas actividades ilícitas, no podemos asegurar que dichos procedimientos prevendrán todas las actividades ilícitas por parte de nuestros empleados.

Información negativa o errónea en redes sociales podría afectar nuestra reputación de forma adversa

Recientemente ha habido un importante aumento en el uso de redes sociales y plataformas similares, incluyendo bitácoras virtuales (blogs), sitios web de redes sociales y otras formas de comunicación a través de Internet que permiten que cualquier persona tenga acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras personas interesadas. Información negativa o errónea relacionada con nosotros, o que le afecte, o afecte a alguna de nuestras marcas podría ser publicada en estas plataformas en cualquier momento. Esta información podría dañar nuestra reputación sin concedernos la oportunidad de reparar o corregir la situación, lo que podría ocasionar un efecto material adverso en nuestro negocio, situación financiera y/o resultados de operación.

(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 no tenga mayoría de capital extranjero 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 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).

Sin perjuicio de los derechos antes mencionados y que se mencionan en el siguiente párrafo, los inversionistas extranjeros tendrán 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 estos efectos, en el caso que más de un inversionista extranjero pretendiese ejercer su derecho de voto conforme a este inciso, los inversionistas extranjeros podrán ejercer su derecho hasta por la parte proporcional del porcentaje máximo antes referido que respecto del resto de los inversionistas extranjeros que comparezcan a la asamblea general de accionistas que corresponda.

Los inversionistas extranjeros también tendrán el derecho a comparecer y votar en las asambleas generales extraordinarias de accionistas (incluyendo en las asambleas que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 108 de la LMV, relativo a la cancelación de la inscripción de las Acciones en el RNV), en las asambleas en las que se pretenda resolver respecto de lo dispuesto por el artículo 47 de la LMV –operaciones relevantes- y en cualesquier asambleas de accionistas (sean ordinarias o extraordinarias) en las que se pretenda acordar un aumento o reducción del capital social de las Sociedad.

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

Nuestro Consejo de Administración debe presentar nuestros estados financieros auditados consolidados para el ejercicio fiscal anterior a nuestra asamblea general ordinaria anual de accionistas para su aprobación. Una vez que nuestros accionistas aprueben nuestros estados financieros auditados consolidados anuales, los accionistas deberán asignar la utilidad neta al ejercicio fiscal anterior.

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 los mismos. En consecuencia, habrá años en los que no haya distribución de dividendos y otros años en los que distribuiremos una parte sustancial de nuestras utilidades. En este último caso, nuestro crecimiento potencial podría verse limitado.

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.

La distribución de los dividendos entre nuestros accionistas será en Pesos.

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. En virtud de que el gobierno federal mexicano actualmente no restringe la capacidad de mexicanos o extranjeros de convertir Pesos a Dólares u otras monedas, el gobierno federal mexicano podría instituir políticas restrictivas de control de cambio en el futuro como lo ha hecho en el pasado. Las fluctuaciones futuras en los tipos de cambio y el efecto de cualesquiera medidas de control de cambio adoptadas por el gobierno federal.

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 las mismas.

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;
- 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 aquellas 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 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 podría 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

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

Certificados Bursátiles de Corto Plazo				
Clave de cotización:	AEROMEX 00217	AEROMEX 00417	AEROMEX 00517	AEROMEX 00617
Monto emitido:	\$700,000,000.00	\$250,000,000.00	\$250,000,000.00	\$300,000,000.00
Fecha de emisión:	1 de Junio 2017	6 de Julio 2017	28 de Septiembre 2017	16 de Noviembre 2017
Plazo de la emisión:	364 días	196 días	168 días	168 días
Fecha de vencimiento:	31 de Mayo 2018	18 de Enero 2018	15 de Marzo 2018	3 de Mayo 2018
Tasa de interés y procedimiento de cálculo:	<p>TIIIE + 0.95% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIIE + 0.60% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIIE + 0.49% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$	<p>TIIIE + 0.49% anual Para determinar la Tasa de Interés de Referencia capitalizada se utilizará la siguiente fórmula</p> $TC = \left[\left(1 + \frac{TR}{36000} \times PL \right)^{\frac{NDE}{PL}} - 1 \right] \times \left[\frac{36000}{NDE} \right]$
Periodicidad en el pago de intereses:	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días	Cada 28 días
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
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
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
Calificaciones:	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"	Verum "2/M" HR Ratings "HR2"
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
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			

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.

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.

(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@aeromexico.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 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 obteniendo resultados sólidos y mantener nuestra posición líder 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 se fundó en 1934 y operó su primera ruta entre la Ciudad de México y Acapulco. En 1957, Aeronaves 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.

El 27 de marzo de 2015, Aeroméxico y Delta Air Lines formalizaron la negociación un Acuerdo de Cooperación Conjunta (*Joint Cooperation Agreement*).

El 18 de noviembre de 2015; Grupo Aeroméxico anunció que fue informado sobre la intención de (Delta Air Lines) Inc., de adquirir hasta un 32% adicional compañía, a través de una oferta pública. Tras la finalización de la oferta pública, la participación accionaria de Delta Air Lines, en la Compañía aumentaría hasta alcanzar 49% del capital social de la misma.

(v) Principales Inversiones

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

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
	(en millones de pesos)		
Principales Inversiones, Conceptos:			
Estandarizaciones	534.5	205.8	223.6
Partes y accesorios de aviones	241.8	217.0	139.0
Edificios y mejoras a locales arrendados	195.9	172.9	35.1
Software	83.4	432.2	264.9
Mobiliario y equipo de cómputo	19.3	9.0	47.9
Aviones	6,803.6	5,912.3	2,892.2
Total	7,878.5	6,949.2	3,602.7

(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. Grupo Aeroméxico, a través de sus aerolíneas Aeroméxico y Aeroméxico Connect, es el mayor operador de aerolíneas del país en términos de flota y pasajeros transportados, de acuerdo a lo publicado por la DGAC al 31 de diciembre de 2017.

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 sólida 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 Alas de América, Aeroméxico Cargo y del 51.14% de PLM, la administradora del programa de lealtad Club Premier. La estructura corporativa de Grupo Aeroméxico y sus principales subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 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 2017, operamos aproximadamente 580 vuelos diarios de pasajeros en servicio regular volando a 43 destinos nacionales y 49 destinos internacionales desde México, incluyendo 27 en Estados Unidos y Canadá, 7 en Sudamérica, 8 en Centroamérica y el Caribe, 4 en Europa y 3 en Asia.

Las operaciones de pasajeros nacionales representaron el 63.8 % de las operaciones itinerario y chárter. Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 36.2% 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

Al 31 de diciembre de 2017, la participación de Grupo Aeroméxico en el mercado nacional de pasajeros fue de aproximadamente 29%, con base en el número de pasajeros transportados, de acuerdo a la DGAC. Ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (viii) Información del Mercado”.

Internacional

Al 31 de diciembre de 2017 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 49.1%, con base en número de pasajeros transportados, de acuerdo a la DGAC. Ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (viii) Información del Mercado”.

Las operaciones de pasajeros internacionales representaron el 28.4% de las operaciones itinerario y chárter, y 49.1% del total de nuestros ingresos para los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente.

	Año terminado el 31 de diciembre de							
	2017	%	2016	%	Var 2017 v 2016	2015	%	Var 2016 vs 2015
Total Ingresos	\$61,481	100.0%	\$53,925	100.0%	14.0%	\$46,945	100.0%	14.9%
Pasajes Nacionales	\$21,929	35.7%	\$20,893	38.7%	5.0%	\$19,041	40.6%	9.7%
Pasajes Internacionales	\$30,184	49.1%	\$26,455	49.1%	14.1%	\$22,703	48.4%	16.5%
Total Ingresos Pasaje	\$52,113	84.8%	\$47,348	87.8%	10.1%	\$41,744	88.9%	13.4%
Ingresos por Carga	\$4,346	7.1%	\$3,360	6.2%	29.3%	\$2,880	6.1%	16.7%
Ingresos Charter	\$49	0.1%	\$411	0.8%	(88.1%)	\$501	1.1%	(18.0%)
Otros Ingresos	\$4,973	8.1%	\$2,806	5.2%	77.2%	\$1,820	3.9%	54.2%

Operaciones de Carga

Las operaciones de carga representaron el 7.1% y 6.2% del total de nuestros ingresos para los años terminados el 31 de diciembre de 2017 y 2016, respectivamente. A partir del 1 de enero de 2012 nuestras operaciones de carga han sido manejadas por nuestra recién constituida subsidiaria propiedad al 100%, Aeroméxico Cargo. Previo a 2012 nuestras operaciones de carga fueron operadas por Aeromexpress.

Transportamos carga de tres formas: (1) en el interior de nuestras aeronaves de pasajeros, (2) en los compartimentos de otras aerolíneas mediante contratos de arrendamientos en bloque y, (3) en la aeronave de carga 767-300 que arrendamos a través de un contrato de ACMI, por sus siglas en inglés (Aeronave, Tripulación, Mantenimiento y Seguro). En los términos de nuestro contrato ACMI, que también se conoce como arrendamiento con tripulación (“*wet-lease*”) el arrendador proporciona y opera la aeronave, tripulación, mantenimiento y seguro a través de un contrato que podemos cancelar mediante notificación con 60 días de anticipación.

Adicional al transporte de carga, Aeroméxico Cargo opera y comercializa el espacio del almacén fiscalizado de Grupo Aeroméxico dentro de las instalaciones de la aduana del AICM, negocio que contribuye con el 4.0% del ingreso de nuestra filial de carga.

Otras Operaciones

Las otras operaciones consisten principalmente en operaciones de mantenimiento, operaciones charter 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 Charter

En octubre de 2011, Aeroméxico Travel, nuestra unidad de aerolínea *charter*, dejó de operar. Desde entonces nuestras operaciones *charter* 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 tarifarios, 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 realizars actividades de mercadeo compartido. Los miembros actuales incluyen a Aeroflot, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air Europa, Air France, Alitalia, China Airlines, China Eastern, China Southern, 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 marzo de 2017 (última fecha con información disponible al momento de la elaboración de este reporte), los miembros SkyTeam operaban aproximadamente 16,609 vuelos por día a aproximadamente 1,074 destinos ubicados en 177 países, transportaron aproximadamente a 730 millones de pasajeros por año y cuentan con más de 600 salones VIP.

El contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam vence el 21 de junio de 2020 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.

Tenemos una relación particularmente cercana con Delta Air Lines. Nuestro contrato bilateral con Delta Air Lines vence en 2018, con una renovación anual automática hasta que cualquiera de las partes notifique su cancelación.

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 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 aeronaves⁹:

- B777, diseñado para 268 y 277 pasajeros y un rango de aproximadamente 12,800 kilómetros. Durante febrero de 2018 se completó el proceso de sustitución del B777 por B787s.
- 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, y B737-800s diseñado para 160 pasajeros y un rango de aproximadamente 5,000 kilómetros;
- E170, diseñado para 76 pasajeros y un rango de aproximadamente 3,706 kilómetros;
- E190, diseñado para 99 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,250 kilómetros.

Para los vuelos cortos nacionales y regionales operamos aeronaves B737, E190 y E170. Para los vuelos largos de pasajeros operamos aeronaves B777 y 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 2017, contábamos con una flota operativa de 131 aeronaves de pasajeros. Actualmente arrendamos 99 aeronaves a través de arrendamientos operativos, al 31 de diciembre de 2017.

Hemos adquirido 32 aeronaves restantes en nuestra flota total, bajo arrendamiento financiero, otros esquemas de financiamiento o con recursos propios. Actualmente estamos en proceso de incrementar el número de aeronaves propias y esperamos modificar la razón de aeronaves arrendadas a aeronaves propias a aproximadamente 1:1 en el largo plazo. Consideramos que este incremento en aeronaves propias nos brindará mayor control en relación con el

⁹ Rangos en kilómetros estimados en condiciones a nivel del mar.

manejo de nuestra capacidad futura y podrá reducir nuestros costos de aeronaves, así como los gastos asociados con el financiamiento y amortización de aeronaves. No podemos asegurar que estos ahorros de costos serán alcanzados mientras la disponibilidad del financiamiento de aeronaves, tasas de interés y tarifas de arrendamiento de operación se encuentren sujetos a fluctuaciones y podremos fallar en alcanzar las ventajas de costo que actualmente anticipamos.

Asimismo, arrendamos 23 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 2 motores propios para complementar dichos requerimientos.

En tanto nos entregan las nuevas aeronaves en los términos de nuestros compromisos de compra, podemos renovar los arrendamientos existentes de nuestras aeronaves o permitir que expiren con base en las condiciones de mercado y nuestros pronósticos de tráfico aéreo en rutas a las que prestamos servicio o que pretendemos prestar servicio al momento en que dichos arrendamientos concluyan. Las fechas de terminación de nuestros arrendamientos se encuentran escalonadas a lo largo de varios años, otorgándonos flexibilidad adicional en el manejo del tamaño de nuestra flota en caso de que la demanda resulte menor a la prevista. La siguiente tabla señala las terminaciones programadas de los arrendamientos en operación de nuestra flota, asumiendo que no ejercemos opciones de renovación de dichos arrendamientos.

	<u>Al 31 de diciembre de 2017</u>		
	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020 en adelante</u>
	<i>(número de aeronaves)</i>		
Aeronaves de Aeroméxico			
Terminaciones programadas de los arrendamientos	8	12	33
Aeronaves de Aeroméxico Connect			
Terminaciones programadas de los arrendamientos	2	3	41

Continuamente trabajamos para optimizar nuestra flota. Nuestro plan actual es reemplazar nuestros B737-700 por B737-800. En 2018, comenzamos la recepción de los primeros equipos B737-8 MAX. Esperamos que nuestra optimización de flota aumente la eficiencia de combustible y la productividad de la tripulación, disminuya los costos de inventario y capacitación y arroje mayor eficiencia operacional y flexibilidad, y nos permita aumentar nuestra capacidad de dar servicio a los horarios del AICM.

Durante febrero de 2018 se completó la devolución de los tres Boeing 777 en la flota y se recibió el primer Boeing 737-MAX.

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. En ese momento, también celebramos un contrato de compraventa con Boeing en el que se establecen los términos específicos en los que acordamos comprar directamente a Boeing las aeronaves B737-700 y B737-800. Este contrato de compra ha sido modificado de tiempo en tiempo para reflejar órdenes adicionales de aeronaves y otros cambios al contrato de compraventa original. Al 31 de Diciembre de 2017, todas las aeronaves B737-800 de éste contrato habían sido entregadas.

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 2012, celebramos el convenio suplementario más reciente a este contrato de compraventa conforme al cual acordamos comprar hasta 10 aeronaves B787-9. De las 10 aeronaves adicionales, seis son compromisos firmes, con fechas de entrega hasta 2018, y cuatro son órdenes que debemos confirmar en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves adicionales en nuestra flota. Al 31 de diciembre de 2017, cinco 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. De las 90 órdenes, 60 son compromisos firmes y 30 deben ser reconfirmadas por nosotros en el futuro en caso que decidamos que podemos acomodar las aeronaves en nuestra flota.

Nuestros contratos de compraventa de aeronaves con Boeing típicamente incluyen disposiciones para el pago de pagos de pre-entrega, 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 pre-entrega 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.

En relación con el contrato de compraventa relacionado con las aeronaves B737MAX y el contrato de compraventa suplementario relacionado con las aeronaves B787-9, hemos celebrado un contrato con Boeing Capital Corporation conforme al cual, sujeto a ciertas condiciones y limitaciones, Boeing Capital Corporation tiene el compromiso de dar financiamiento “*backstop*” para hasta un total de 25 de nuestras órdenes de aeronaves B737MAX, y tres de nuestras órdenes B787-9.

Durante 2017 se celebraron transacciones de venta y arrendamiento de regreso para 25 aeronaves, lo que representa tener 80% de las entregas del periodo 2018-2020 financiadas. Adicionalmente, 3 aeronaves a recibir en 2019 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.

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 más de 1,400 profesionales de mantenimiento, incluyendo ingenieros, supervisores, técnicos y mecánicos; mientras que Aeroméxico y Aeroméxico Connect llevan a cabo el servicio de mantenimiento de línea con un equipo de más de 1,300 empleados.

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 DGAC. Adicionalmente, las operaciones de Aeroméxico y TechOps Mexico están certificadas por la FAA de Estados Unidos. Dichos certificados son renovados anualmente con base en auditorías 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 B777 y B787. 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 DGAC.

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, traspotación terrestre para pasajeros y espacio de mostradores de registro.

Aeroméxico Servicios presta servicios rutinarios y no rutinarios en los aeropuertos comerciales más grandes de México. Principalmente presta servicios a nuestras aeronaves, pero también presta servicios a diversas aerolíneas internacionales. Aeroméxico Servicios presta servicios de manejo de equipaje y aeronaves, pesaje y balanceo de aeronaves, limpieza de aeronaves, suministro de agua y mantenimiento a sanitarios. Arrendamos cierto equipo y

propiedades terrestres a varios proveedores en varios aeropuertos, incluyendo Swissport, Lufthansa, Air Canada y Globe Ground.

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 Titano 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. Nuestro salón ubicado en la Terminal 2 del AICM recibió el Reconocimiento de “Altamente Recomendable” por parte de Priority Pass por tercer año consecutivo en 2012. El Salón Priority Pass de los Reconocimientos Anuales se basa en aproximadamente 40,000 críticas de los miembros de Priority Pass, que tienen acceso a más de 600 salones ubicados en 300 ciudades en 100 países.

Adicionalmente, hemos alineado proceso para clientes en conexión con Delta Air Lines. Así como mejoramos la imagen de marca de ambas líneas en el AICM.

Costo de Combustible

El costo del combustible representa el mayor rubro dentro de nuestros gastos de operación, representó el 25.6% del total de nuestros gastos de operación para el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Adquirimos aproximadamente el 69% de nuestro combustible para el año terminado el 31 de diciembre de 2017 de ASA, la entidad gubernamental mexicana responsable de la operación, construcción, suministro de combustible y administración de aeropuertos en México. En marzo de 2011, celebramos un contrato de suministro de combustible por tres años con ASA, el cual fue renovado en marzo de 2014. 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 por referencia al menor de los precios de entre Combustible Waterborne de la Costa del Golfo de Estados Unidos (“*U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel*”) y Combustible Waterborne de la Costa Oeste de Estados Unidos (“*U.S. West Coast Waterborne Fuel*”). Adicionalmente a este precio base, el precio que pagamos por combustible para aviones también refleja las tarifas de transportación y descuentos 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 pipa 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 cumplir con el resto de nuestras necesidades de combustible de proveedores locales en los aeropuertos internacionales a los que volamos incluyendo Vitol Inc., World Fuel Services, Petrobras, CEPESA y Kuwait Petroleum 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 anualmente con un proveedor local en cada aeropuerto internacional al que volamos (salvo Buenos Aires en donde contamos con dos proveedores) sometidos a un proceso de licitación

Para reducir nuestra exposición a fluctuaciones en el precio en los mercados internacionales de petróleo tenemos una política de invertir en instrumentos derivados que se pretenda cubran un mínimo de un 40% y hasta un 60% de nuestro consumo estimado de combustible para los siguientes 12 y hasta 18 meses sobre una base continua. Dichos instrumentos derivados son principalmente valuados en Dólares y consisten principalmente en opciones de compra tipo “call” y “call spread” en Jetfuel 54 Golf Coast. Al 31 de diciembre de 2017, nuestros instrumentos derivados relacionados con Jetfuel 54 Golf Coast, que representan el 100% de nuestra cartera de cobertura de combustible, tuvieron un precio de ejercicio mínimo de US\$1.78 por galón y un precio máximo de US\$2.84 por galón. El valor razonable del portafolio de derivados sobre combustible al 31 de diciembre de 2017 ascendió a USD\$23.5 mil.

En los términos de la regulación emitida por la DGAC, tenemos permitido imponer cargos adicionales por combustible hasta por un monto máximo por boleto de conformidad con la fórmula desarrollada por la DGAC con base en la duración del segmento de vuelo y el precio del petróleo. Como resultado de lo anterior, nuestra política ha sido cubrir entre el 40% y el 60% de nuestro consumo esperado de combustible por los siguientes 12 y hasta 18 meses sobre una base continua. En años pasados, frecuentemente hemos logrado transferir los incrementos en los precios del combustible a los pasajeros al incrementar nuestras tarifas o al imponer impuestos adicionales por

combustible, sin embargo existe frecuentemente un retraso entre el tiempo del incremento en el precio del combustible para aviones y el tiempo en que elevamos nuestros precios o que los impuestos adicionales al combustible surten efecto. Asimismo, nuestros incrementos en el precio e impuestos adicionales al combustible de aviones no han sido uniformes en toda nuestra estructura de rutas debido a que las presiones competitivas en algunas de las rutas que volamos crean la condición bajo la cual el incremento en las tarifas podría resultar en disminuciones en los Factores de Ocupación a un nivel tal que podría resultar contraproducente en términos del resultado de operación de la ruta o rutas en cuestión.

Actualmente trabajamos en nuevas iniciativas y estrategias para fortalecer y complementar nuestro programa de ahorro de combustible, tales como instalación de “Winglets Scimitar” en 14 de nuestros aviones 737-800, un programa de asesoría de Boeing para la reducción del combustible en la llegada en los equipos 737-700/800, rodaje de llegada con un motor en algunos equipos, evaluación de rendimientos en la flota Embraer, aplicación de mejoras aerodinámicas en equipos E-Jets, realización de “benchmarks” de programas de ahorro de combustible con otras aerolíneas, entre otros.

Hemos comenzado a evaluar el 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*). Adicionalmente, en agosto de 2011, volamos nuestro primer vuelo transatlántico utilizando una mezcla de biocombustibles y combustible común para aviones. Continuamos evaluando la eficiencia de este combustible y los costos relativos a su utilización.

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 Transportación 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 2017 la Compañía realizó diversas acciones dirigidas a incrementar la seguridad de la información y las opciones de servicio para nuestros clientes.

En lo siguiente se describen las principales actividades por eje temático.

Cyber Security:

- Aeroméxico fue seleccionado como Miembro activo y sponsor para la colaboración con sector gubernamental y educativo en México de A-ISAC y como miembro observador del Comité de Seguridad de la IATA.
- Implementación de diversos programa de reducción y monitoreo de vulnerabilidades informáticas, conjunto con la modificación y el fortalecimiento del marco normativo de ciberseguridad en el marco de la ISO27002.

Infraestructura de IT

- Se completó la certificación de la aplicación móvil de Aeroméxico para SITA y ARINC, conjunto con un programa de renovaciones contractuales con diversos proveedores de servicios tales como: Microsoft y DXC para la renovación de la infraestructura de comunicación y seguridad entre las oficinas principales, estaciones y oficinas del aeropuerto.

Ingresos Comerciales

- Se completó el lanzamiento de la aplicación móvil de Aeroméxico, así como la integración de la plataforma de la aplicación con los quioscos y la página web www.aeromexico.com para mejorar la experiencia de nuestros clientes en un entorno multicanal y multidispositivo.
- Se incorporó nuestra alianza comercial con Hertz a los diversos canales digitales de la compañía conjunto con nuevas versiones de la página web para diversos mercados internacionales como Europa y Centroamérica.
- Se incorporaron nuevas herramientas electrónicas para simplificar la medición del Net Promoter Score (NPS) para nuestros clientes. Esta nueva implementación considera la integración con los sistemas operacionales en tiempo real, para enviar encuestas de forma oportuna a los clientes y poder reaccionar y ajustar con mayor prontitud.

Finanzas y Recursos Humanos

- Incorporación de nuevos elementos de arquitectura de red interna para cumplir con los requerimientos del SAT en materia de:
 1. Nomina electrónica digital y Facturación electrónica.
 2. Implementación de la Contabilidad electrónica digital.
 3. Implementación de pases para empleados intercompañías.

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 placer, 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 placer, reduciendo los Factores de Ocupación en nuestras 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 placer, 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 2017 este rubro representó el 84.8% del total de ingresos de la Compañía, en el 2016 fue de 87.8% y en el 2015 representó el 88.9%.

Los ingresos por transportación de pasajeros se dividen en domésticos e internacionales. Por lo que se refiere a pasajeros domésticos, alcanzaron \$21,929 millones de pesos en 2017, \$20,893 millones de pesos en 2016 y que equivalen a 35.7% y 38.7% de los ingresos totales de la Compañía en 2017 y 2016 respectivamente. Por su parte, los ingresos obtenidos por la transportación de pasajeros en servicio internacional representaron 49.1% de los ingresos consolidados de la Compañía en 2017 y 2016, respectivamente.

Otros ingresos de operación distintos al ingreso por transportación de pasajeros representaron el 15.2% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico durante 2017 y 12.2% en 2016. Estos ingresos incluyen principalmente ingresos por transportación de mercancías (carga), vuelos de fletamento y exceso de equipaje. Véase la Sección “(3) *Información Financiera - (a) Información Financiera Seleccionada*”.

Responsabilidad Social Corporativa

Aeroméxico aspira a ser un actor proactivo y consolidar su liderazgo internacional a través de un desarrollo sostenible al brindar el mejor servicio con transparencia, competitividad y responsabilidad. Este desarrollo requiere de la suma de esfuerzos de nuestros grupos de interés para llevar a cabo acciones en favor de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a través de metas comunes en las dimensiones sociales, ambientales, económicas y de gobernanza de nuestra operación.

Gracias a estos compromisos y las mejoras en nuestro desempeño como una empresa social y ambientalmente responsable, a partir del 1 de febrero de 2015 y hasta el 31 de enero de 2016 fuimos la primera aerolínea en formar parte del IPC sustentable de la BMV.

Principales acciones a favor del Medio Ambiente:

Renovación de Flota: Se han implementado medidas como la optimización de las técnicas de vuelo, equipamiento de aviones y, especialmente, importantes inversiones en aviones de nueva generación. En junio de 2017 se completó la estandarización de la flota regional de Aeroméxico con los Embraer 170 y 190. El plan de renovación de flota *wide body* se completará durante el primer trimestre de 2018. La incorporación de los nuevos aviones Boeing 737-MAX comenzará de igual forma en el primer trimestre de 2018. Este plan logrará una importante reducción de 23% en el consumo de combustible y emisiones de hasta 60% de contaminación auditiva.

Durante el segundo trimestre de 2017 se retiraron todas las aeronaves ERJ 145 de la flota de Grupo Aeroméxico. En los últimos dos años se ha renovado el 41% de las aeronaves. Asimismo, se ha logrado disminuir en más de 40% las emisiones de gases de efecto invernadero generadas anualmente por cada pasajero y kilómetro recorrido en los últimos diez años.

Sistema de Gestión Ambiental: Certificamos y registramos ante Loyd's Register el sistema de gestión documentado, implementado y mantenido en nuestras instalaciones de Ingeniería y Mantenimiento del Hangar Oriente del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México acorde a requerimientos de la norma ISO 14001:2004,

el cual nos permitió durante su primer año los siguientes resultados en materia de reciclado, reducción de residuos y uso de recursos:

- Reciclar más de 70 toneladas de residuos de manejo especial.
- Reducir la generación de 18 toneladas de residuos peligrosos.
- Reducir en 1.5% (promedio) el costo mensual de electricidad de la instalación.

Se acordó también con la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente (PROFEPA) que en 2016 nos certificaríamos como Industria Limpia y promover prácticas de Liderazgo Ambiental para la Competitividad con proveedores de nuestra cadena de valor, que permitan implementar proyectos de eco-eficiencia que de igual forma generen ahorros en sus procesos y permitan reducir nuestra huella ambiental.

Certificación de Industria Limpia: Obtuvimos el Reconocimiento en Calidad Ambiental Nivel 1 en nuestras instalaciones de Ingeniería y Mantenimiento del Hangar Oriente del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México que otorga la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA).

Verificación del Inventario de Compuestos y Gases de Efecto Invernadero: Obtuvimos el Dictamen Positivo de Verificación del Reporte de Inventario Corporativo 2016 de Compuestos y Gases de Efecto Invernadero al demostrar al verificador reconocido por la Entidad Mexicana de Acreditación información con nivel de calidad requerido y grado de incertidumbre muy por debajo de los niveles máximos permisibles.

Participación voluntaria en proyecto de Monitoreo, Reporte y Verificación de CO₂: Nos incorporamos como la única aerolínea de la región al proyecto piloto de pequeña escala financiado por la OACI para probar el modelo de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono de la Aviación Internacional (CORSIA, por sus siglas en inglés), que se implementará a nivel global en el 2020. Lo anterior con el objetivo de probar dicho modelo en el entorno real de una aerolínea y en su caso proporcionar recomendaciones a la OACI y las Autoridades de Aviación Civil para su mejora y creación de capacidades.

A partir de 2015 y de conformidad con el Reglamento de la Ley General de Cambio Climático en materia del Registro Nacional de Emisiones, los concesionarios del subsector de transporte aéreo debemos reportar las emisiones del año previo cuando estas alcancen ciertos valores mínimos, lo que permitirá conocer las principales fuentes de emisión así como formas más eficientes de usar los energéticos, reducir nuestra huella ambiental y ser más competitivos.

Igualmente, fortalecimos nuestro programa Vuela Verde por medio de una alianza con la Plataforma Mexicana de Carbono. Con este programa, ofrecemos a nuestros pasajeros la opción de realizar una compensación voluntaria por las emisiones de su vuelo. Los fondos obtenidos se destinan a proyectos que aceleran la descarbonización de la economía de México por medio de la construcción de proyectos para la generación de energía renovable en Guanajuato, Oaxaca y Baja California Sur.

- En total, entre 2015 y 2016 se han compensado 8,022 toneladas de CO₂.

Protección a la Biodiversidad: Como parte del convenio firmado con PROFEPA se acordó participar en actividades de prevención del Transporte Ilícito de Flora y Fauna Silvestre Protegida, por medio de la difusión de información sobre tráfico de especies exóticas dirigidas a turistas.

En el marco de la Asamblea General de la IATA 2016, nos sumamos a la Declaración de Buckingham la cual busca que diferentes actores se unan contra el tráfico ilícito de especies. Actualmente solo 27 aerolíneas, entre ellas Aeroméxico, han firmado esta declaración.

Evaluación ambiental de IATA (IENvA): Obtuvimos para Aeroméxico y Aeroméxico Connect el Certificado IENvA Etapa 1 al demostrar a una empresa auditora de tercera parte, reconocida por la IATA, que contamos con el marco de trabajo, procesos y capacidades requeridas para identificar y cumplir los principales requerimientos legales y otras obligaciones en actividades de operaciones de vuelo y corporativas.

Acciones a favor de la **sociedad:**

Donación de boletos a Organizaciones de la Sociedad Civil: Durante 2016, se implementó la visión de Responsabilidad Social que se deriva del negocio principal de Aeroméxico y que también toma en cuenta las preferencias de nuestros colaboradores. Así, analizamos todos los proyectos que recibimos y seleccionamos aquellos que se ajusten mejor a este plan. Como resultado de nuestra estrategia 2016, se crearon alianzas con organizaciones sin fines de lucro que abarcan los distintos temas prioritarios, a las que se les apoyó con la donación de más de 300 boletos de avión que beneficiaron a miles de personas.

Como parte del programa de voluntariado Alas del Mundo, se llevaron a cabo nueve voluntariados que en total sumaron 2,340 horas hombre invertidas por más de 120 voluntarios y familiares. En temas de ayuda humanitaria, Aeroméxico se solidarizó con el pueblo sirio y apoyó al transportar a diez estudiantes sirios para que terminen sus estudios en México a través del Proyecto Habesha.

Mejorando nuestro gobierno corporativo:

Código de Conducta mejorado: Completamos una nueva versión de nuestro Código de Conducta corporativo alineada 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 2.0 de nuestro Código será publicada y socializada durante los meses de enero y febrero del 2018 con todo nuestro personal, proveedores y el público en general a través de nuestros sistemas corporativos y sitio web, respectivamente.

Mejores Prácticas Anticorrupción: Actualizamos la política a fin de reflejar aspectos de la reciente Reforma constitucional de México sobre el tema, el Pacto Mundial de Naciones Unidas al cual nos adherimos en el 2012 y la Ley Anti soborno del Reino Unido del 2010. Adicionalmente, reforzamos los aspectos de Denuncia Anónima, la Capacitación anual así como la generación de evidencia de Certificación.

También llevamos a cabo la primera sesión de capacitación web y presencial aplicables con colaboradores de empresas de Grupo Aeroméxico a cargo de negociaciones comerciales, abastecimiento, flota, contratos y relación con autoridades, entre otras; en ella revisamos las principales regulaciones a nivel mundial con aplicación extraterritorial para enfrentar la corrupción empresarial, las precauciones a tomar en cuenta al tratar con funcionarios de gobierno, sus familiares y representantes, así como aspectos a considerar con respecto a regalos, donaciones, viajes y atenciones. Con ello, promovemos una cultura de ética e integridad durante las acciones diarias para alcanzar nuestros objetivos.

Mejorando nuestro desempeño ambiental:

Evaluación ambiental de IATA (IENvA): Obtuvimos para Aeroméxico y Aeroméxico Connect el Certificado IENvA Etapa 1 al demostrar a una empresa auditora de tercera parte reconocida por Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA por sus siglas en inglés) que contamos con el marco de trabajo, procesos y capacidades requeridas para identificar y cumplir los principales requerimientos legales y otras obligaciones en actividades de operaciones de vuelo y corporativas.

Sistema de Gestión Ambiental (SGA): Certificamos y registramos ante Lloyd's Register el sistema de gestión documentado, implementado y mantenido en nuestras instalaciones de Ingeniería y Mantenimiento del Hangar Oriente del aeropuerto internacional de Ciudad de México acorde requerimientos de la norma *ISO 14001:2004*, el cual nos permitió durante su primer año los siguientes resultados en materia de reciclado, reducción de residuos y uso de recursos:

- Reciclar más de 70 toneladas de residuos de manejo especial,
- Reducir la generación de 18 toneladas de residuos peligrosos,
- Reducir en 1.5% (promedio) el costo mensual de electricidad de la instalación.

Certificación de Industria Limpia: Obtuvimos el Reconocimiento en Calidad Ambiental Nivel 1 en nuestras instalaciones de Ingeniería y Mantenimiento del Hangar Oriente del aeropuerto internacional de Ciudad de México que otorga la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA).

Verificación del Inventario de Compuestos y Gases de Efecto Invernadero: Obtuvimos el Dictamen Positivo de Verificación del Reporte de Inventario Corporativo 2016 de Compuestos y Gases de Efecto Invernadero al demostrar a la verificador reconocido por la Entidad Mexicana de Acreditación información con nivel de calidad requerido y grado de incertidumbre muy por debajo de los niveles máximos permisibles.

Participación voluntaria en proyecto de Monitoreo, Reporte y Verificación de CO₂: Nos incorporamos como la única aerolínea de la región al proyecto piloto de pequeña escala financiado por la OACI para probar el modelo de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) del Esquema de Compensación y Reducción de Carbono de la Aviación Internacional (CORSIA por sus siglas en inglés) que se implementará a nivel global en el 2020. Lo anterior con el objetivo de probar dicho modelo en el entorno real de una aerolínea y en su caso proporcionar recomendaciones a la OACI y las Autoridades de Aviación Civil para su mejora y creación de capacidades

Protección de datos Personales:

Durante el Segundo semestre del 2016 realizamos una campaña mediante correo electrónicos, newsletters y posters a nivel compañía reiterando la relevancia de la protección de los datos personales que nos confían nuestros clientes, empleados y proveedores, los riesgos de darles el cumplimiento apropiado y como protegerlos.

En Grupo Aeroméxico nuestro compromiso con nuestro país y nuestro planeta se traduce en acciones de Responsabilidad Social. Es por esto que nos vinculamos con diversos actores a través de aquellas iniciativas que fortalecen nuestras acciones y nos orientan hacia un objetivo común con ellos, tales como el Pacto Mundial de las Naciones Unidas y el distintivo ESR que otorga CEMEFI.

(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 reducir nuestra estrategia de distribución para reducir costos e intensificar la efectividad de nuestros esfuerzos comerciales. Este esfuerzo ha resultado en ganancias de eficiencia, y creemos que nos llevará a mayores beneficios en el futuro.

Canales de Distribución Indirectos

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. Las ventas indirectas de boletos por agencias de viajes, incluyendo agencias de viajes en línea, reportaron ventas por el 62.4% de nuestros segmentos de vuelos comprados, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017. Actualmente pagamos a las agencias de viajes una comisión estándar de entre el 1.0% y el 6% dependiendo del mercado geográfico. Celebramos contratos con ciertas agencias de viaje otorgando incentivos de desempeño de entre el 0.5% y el 5% 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 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 2017, había aproximadamente 16,863 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).

Adicionalmente, en menor medida, las ventas indirectas de boletos se llevan a cabo a través de mayoristas y operadores de tours que compran los boletos con un descuento por volumen y los revenden a los pasajeros. Las ventas de boletos a través de estos canales representaron el 1.5% de nuestro segmento de vuelos comprados (incluyendo venta de chárters), representando el 1.1% de nuestros pasajeros, durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Como parte de nuestro plan 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 incentivo 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. La venta de boletos a través de nuestro sitio de Internet representó el 22.4% de nuestros pasajeros y el 17.4% en ventas para el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Nuestro call center cuenta con números gratuitos desde 18 países y brinda atención a clientes sobre cotizaciones, compra de boletos, cambios de sus reservaciones e información general, la atención se brinda en 4 idiomas. Adicionalmente, contamos con un centro ejecutivo empresarial para atender de manera personalizada a clientes corporativos. La venta de boletos a través de nuestro call center representó el 8.5% de las ventas totales de Aeromexico en el año 2017.

Hoy en día, existen alrededor de 114 tiendas de viaje físicas en la República Mexicana (incluyendo 10 en los principales aeropuertos) y 36 oficinas de venta tipo inplant dedicadas en su gran mayoría a atender cuentas corporativas y gubernamentales. La venta de boletos a través de tiendas de viaje representó el 10.3% de las ventas totales de Aeroméxico en el año 2017. 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. AIMIA ha sido líder global en la administración de programas de lealtad y opera programas en Canadá, Reino Unido, Italia, Estados Unidos y el Medio Oriente.

En diciembre de 2012, AIMIA aumentó su participación de capital en PLM. Al 31 de diciembre de 2017, “Club Premier” tenía aproximadamente 5.5 millones de miembros. Adicionalmente, “Club Premier Corporativo”, nuestro programa de lealtad corporativo, ofrece beneficios a aproximadamente 23,612 negocios.

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 miembros de PLM 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 miembros 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 2017 contábamos con acuerdos similares con Santander y US Bank en relación con la emisión de tarjetas de crédito de marca compartida Visa. Actualmente tenemos 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 las compras realizadas con tarjeta de crédito por Puntos Premier. Asimismo tenemos programas con ciertos hoteles y cadenas de hoteles, incluyendo Marriott, Hilton y Camino Real, y con las agencias de renta de autos más importantes, incluyendo Hertz, Avis y Budget, bajo los cuales nuestros miembros acumulan Puntos Premier por cada estancia o renta. Celebramos alianzas con varias empresas en México, incluyendo Soriana, City Club, Linio, OfficeMax, MacStore, La Europea, y Palacio de Hierro, entre otras, bajo las cuales nuestros miembros pueden acumular Puntos Premier con base en las compras productos o servicios. Los miembros de “Club Premier” pueden asimismo convertir los puntos acumulados a través de ciertos otros programas de recompensa en Puntos Premier.

“Club Premier” tiene cinco niveles de viajero frecuente, One, Clásico, Oro, Platino y Titanio, el primero se atribuye a socios de entre 18 y 29 años de edad que cuentan con una tarjeta Cobrand American Express y/o Santander, los siguientes cuatro niveles 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 miembros diferentes beneficios y como se mencionó anteriormente tenemos un programa diseñado para empresas.

Los miembros de “Club Premier” pueden utilizar Puntos Premier para comprar vuelos y ascensos en Aeroméxico, Aeroméxico Connect y demás aerolíneas miembro de SkyTeam o con las cuales tengamos acuerdos de Código Compartido así como comprar noches en ciertos hoteles. Adicionalmente, los miembros 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 miembros de “Club Premier” pueden pagar artículos con Puntos Premier en comercios como Gandhi y La Europea. Nuestra página de Internet de “Club Premier” permite a los clientes inscribirse a “Club Premier” así como canjear Puntos Premier y aprender acerca de nuevas promociones.

Los miembros de “Club Premier” asimismo pueden participar en “Subastas Premier,” lo que permite a los miembros 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.

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 registrados 329 marcas, 8 solicitudes de marca, 31 avisos comerciales, 2 solicitudes de avisos comerciales y 1 nombre comercial y en otros países se tienen registrados 348 marcas, 5 avisos comerciales y 11 solicitudes de marca, que incluyen 35 marcas registradas y 8 solicitudes de marca en Estados Unidos. Asimismo, 42 marcas, 2 solicitudes de marca y 1 aviso comercial, los cuales pertenecen a China, Japon, Corea y Venezuela.

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.

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.

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-MX 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 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 Dirección General de Aeronáutica Civil 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 el permiso correspondiente.

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 e Inglaterra. Aeroméxico actualmente opera una ruta 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 operativo. El Grupo arrendó 100 aviones y 26 motores con diferentes periodos de renta.

Seguros

Contamos con los de 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 en base a 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, el Impuesto Empresarial a Tasa Única 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 en razón de 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 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 DGAC. 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 DGAC 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 DGAC.

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 DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, sujeto a reciprocidad.

Concesión para la Prestación del Servicio de Transporte Aéreo Nacional y Regular

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 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 en base a 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 DGAC. 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 DGAC 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 DGAC, 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 DGAC 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 DGAC, 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 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 DGAC. La DGAC tiene la facultad para inspeccionar las aeronaves, su historial de mantenimiento y los procedimientos de seguridad. Basados en dichas inspecciones, la DGAC 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 a, 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 aplicable¹⁰, 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*”.

¹⁰ **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.

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 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 U.S. 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 Evitación de Colisión (*Traffic Alert and Collision 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 ISR vigente a partir del 1o 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 activa 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	
	2017	2016
Empleados Aeroméxico	7,401	6,781
Empleados Connect	2,093	2,039
Empleados Otras	5,806	5,265
Total (1)	15,300	14,085

(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 68.6% 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; 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 con estos sindicatos. Los contratos con ASPA Aeroméxico, Independencia, ASPA Aeroméxico Connect, ASSA y STIA serán revisados en 2018 y 2020 respectivamente. Es nuestra intención lograr 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.

No hemos tenido paros laborales desde 2002 y creemos que 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 comida, 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, becas y aumentos de sueldo.

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

Los pilotos de Aeroméxico contratados después de diciembre de 2010 y los pilotos de Aeroméxico Connect participan en un programa de aportación conforme al cual nosotros aportamos un monto igual al 4% del salario mensual del empleado más un monto igual a la aportación voluntaria mensual del empleado hasta un máximo de 3% del salario mensual de dicho empleado.

Los sobrecargos de Aeroméxico contratados después del 17 de septiembre de 2014 participan en un plan de aportación conforme al cual nosotros aportamos un monto del 1% del salario mensual del empleado más un monto igual de la aportación mensual voluntaria del empleado hasta un máximo de 3% de dicho salario mensual del empleado.

El personal de tierra de Aeroméxico participa en un plan similar con un pago en su retiro igual a tres meses de salario integrado, 20 días de salario integrado por cada año de servicio, prima de antigüedad según la ley, y el finiquito que le corresponda.

(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 recibidos 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 40 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 29% durante 2017. En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, nuestra participación se ubicó en 16.8% durante el 2017. Nuestra participación total en el mercado nacional e internacional de tráfico de pasajeros comercial regular alcanzó 29.0% en el 2017.

Las participaciones en el mercado de tráfico de pasajeros comercial nacional regular de Volaris, Interjet y VivaAerobus aumentaron al 27.5%, 21.2% y 16.9%, respectivamente, durante el 2017.

En cuanto al mercado de tráfico de pasajeros comercial internacional regular, la participación de Volaris, Interjet y VivaAerobus se ubicó en 6.8%, 6.2% y .01% respectivamente, durante el 2017.

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 Nacionales¹¹

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	Magnicharters	Aeromar	Otros
2017	29.0%	27.5%	21.2%	16.9%	2.0	1.5%	1.8%

Participación de Mercado en Rutas Internacionales¹²

Año	Grupo Aeroméxico	Volaris	Interjet	VivaAerobus	American	United	Delta Air Lines	Southwest	Otros
2017	16.8%	6.8%	6.2%	0.1%	12.6%	11.4%	7.5%	4.7%	33.9%

En 2017, los ASKs ofrecidos en vuelos nacionales disminuyeron 1.0%. Por su parte el volumen total de pasajeros nacionales aumentó en 8.2% de 41.8 a 45.2 millones de pasajeros.

¹¹ Fuente: DGAC, pasajeros en vuelos regulares, 2017.

¹² Fuente: DGAC, pasajeros en vuelos regulares, 2017.

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 2017, alrededor de 29.9 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 placer y el mercado VFR (*Visiting friends and relatives* en inglés, o mercado étnico), (2) aerolíneas punto a punto, incluyendo a Volaris, Interjet y VivaAerobus, y (3) 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 de, 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 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 2017, la industria de las aerolíneas de pasajeros nacionales en México fue principalmente atendida por nosotros y por la siguientes cinco aerolíneas:

- Volaris, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en Marzo de 2006. Volaris es la segunda aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, representando una participación en el mercado nacional del 27.5% y una participación en el mercado internacional del 6.8%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, de acuerdo con la información publicada por la DGAC.
- Interjet, aerolínea de bajo costo que inició operaciones en diciembre de 2005. Interjet es la tercera aerolínea más grande en México en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, por detrás de nosotros, representando una participación en el mercado nacional del 21.2% y una participación en el mercado internacional del 6.2%, respectivamente, para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, de acuerdo con la información publicada por la DGAC.

- 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 2017, VivaAerobus tuvo una participación en el mercado nacional del 16.9% y una participación en el mercado internacional del 0.1%, respectivamente, de acuerdo con la información publicada por la DGAC.
- Magnicharters, que inició operaciones en 1994. Magnicharters es una aerolínea nacional con base en Monterrey. Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, Magnicharters representó el 2.0% de la participación en el mercado en términos de tráfico de pasajeros comercial nacional, de acuerdo con la información publicada por la DGAC.
- 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 2017, Aeromar representó el 1.5% de la participación en el mercado de la industria local de las aerolíneas, de acuerdo a la información publicada por la DGAC. En enero de 2014, firmamos un acuerdo comercial con Aeromar mediante el cual nuestros clientes podrán viajar a nuevos destinos nacionales.

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 2017, las aerolíneas nacionales en México transportaron aproximadamente 45.2 millones de pasajeros de acuerdo con la información publicada por la DGAC. En contraste, los operadores de autobuses interestatales en México transportaron aproximadamente 3,035 millones de pasajeros (viajes sencillos) en 2017 (última información disponible a la fecha de elaboración de este reporte), de los cuales aproximadamente 703 millones de pasajeros viajaron con operadores de autobuses interestatales de primera clase y 49 millones con operadores de autobuses interestatales de lujo, de acuerdo con la información publicada por la SCT¹³.

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 2017.

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.....	6.3 horas	1.3 horas	40.0	64.4
Ciudad de México —Monterrey	11.4 horas	1.6 horas	64.7	69.4
Ciudad de México —Chihuahua.....	17.5 horas	2.3 horas	89.9	89.3
Ciudad de México —Hermosillo.....	26 horas	2.7 horas	84.4	82.7
Ciudad de México —Tijuana.....	42.1 horas	3.7 horas	100.6	86.7

(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 2017

¹³ Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2018.

(3) Representa nuestras tarifas sencillas promedio en dichas rutas al mes de marzo de 2018. Todas las tarifas convertidas a Dólares usando un tipo de cambio de Ps, \$18.91 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 2017, 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 DGAC

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 y el PIB creciente, así como la extensa red de infraestructura aérea en México. Los pasajeros en vuelos nacionales e internacionales de compañías registradas en el país per cápita en 2014 fueron de 0.6 en México, comparado con 2.4 en los Estados Unidos, 0.8 en Brasil y 1.4 en Europa¹⁴.

Consideramos que el crecimiento de los pasajeros en México tiene fuertes oportunidades que se presentarán en función de la creciente clase media con un mayor ingreso disponible en los hogares, una población de aproximadamente 127 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 45.4 millones de pasajeros en 2017, de los cuales 45.2 millones representaron pasajeros de servicios designados y 0.1 millones representaron pasajeros de servicios *charter*¹⁵.

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

¹⁴ Morgan Stanley Research 2014.

¹⁵ Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

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 2017 la economía mexicana creció un 2.3% respecto de 2016 mientras que el número total de pasajeros en vuelos internacionales originados o terminados en México creció aproximadamente un 9.8% durante dicho periodo, para el último año el multiplicador fue de 4.3.

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 3.4 de 2007 a 2017, lo que sugiere que la demanda de transporte aéreo creció aproximadamente 3 veces más que el PIB en México.

	Año terminado al 31 de diciembre de										
	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Crecimiento del PIB mexicano	2.3%	2.3%	2.5%	2.12%	1.06%	3.91%	3.96%	5.11%	(4.70)%	1.40%	3.15%
Crecimiento de pasajeros (doméstico e internacional).....	9.8%	10.2%	12.5%	8.33%	8.33%	8.31%	3.98%	3.20%	(13.05)%	1.46%	13.76%
Multiplicador	4.3	4.4	5.0	3.4	7.8	2.1	1.0	0.6	2.8	1.0	4.4

Fuente: INEGI y DGAC.

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.

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. De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura 2013-2018, el gobierno mexicano también pretende modernizar seis aeropuertos en el país, los cuales se encuentran en las ciudades de Toluca, Chetumal, Hermosillo, Hidalgo, Nuevo Laredo y Puerto Vallarta, y está considerando expandir el AICM. De acuerdo con el Plan Nacional de Infraestructura 2014-2018 el gobierno dearrollaría proyectos para convertir en “aeropuertos amigables” las terminales de Cancún, ciudad de México, Guadalajara, Los Cabos, Monterrey y Puerto Vallarta.

Debido a la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, el Gobierno Federal anunció la construcción de un nuevo aeropuerto en la zona oriente del Valle de México. De acuerdo a información proporcionada por el gobierno federal, en la primera fase del proyecto (la cual el gobierno estima completar en 2020) se espera que el nuevo aeropuerto cuente con 3 pistas de despegue/aterrizaje con posibilidad de operaciones simultáneas.

Crecimiento de la Población y Urbanización

Con una población estimada de más de 127 millones de habitantes al 31 de diciembre de 2017, 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 8.7% de 103.3 millones en 2005 a 112.3 millones en 2010. En 2010, la población creció a una tasa del 1.8%. En 2010, aproximadamente el 37% de la población mexicana se encontraba entre los 30 y los 64 años de edad, el grupo de edad de mayor demanda de servicios de transporte aéreo. Adicionalmente, aproximadamente el 47% de la población de México en 2010 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 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 2010, últimos datos publicados por el INEGI.

Ciudad	Población	Atendido	Ciudad	Población	Atendido
	(en miles)	por		(en miles)	por
		nosotros(1)			nosotros
					(1)
Ciudad de México y área metropolitana aprox.....	21,000	X	Hermosillo	784	X
Tijuana	1,560	X	San Luis Potosí.....	773	X
Puebla	1,540	X	Morelia	730	X
Guadalajara	1,494	X	Cancún.....	660	X
León	1,437	X	Torreón	640	X
Juárez	1,328	X	Villahermosa.....	640	X
Monterrey	1,131	X	Reynosa	608	X
Mexicali	936	X	Durango.....	582	X
Mérida.....	828	X	Tuxtla Gutiérrez.....	553	X
Chihuahua	819	X	Veracruz	552	X
Querétaro	802	X			
Aguascalientes	797	X			
Acapulco.....	790	X			

Fuente: INEGI.

(1) Las ciudades a las que prestamos servicio al 31 de diciembre de 2017 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 2017. 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.

<i>Empresa</i>	<i>Participación de Grupo Aeroméxico</i>	<i>Actividad comercial</i>
<i>Aerovías de México (Aeroméxico)</i>	100%	Aerolínea enfocada a rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance. Además, es tenedora de acciones de subsidiarias.
<i>Aeroméxico Cargo</i>	100%	Aerolínea de carga nacional e internacional.
<i>PLM Premier</i>	51.14% ¹⁶	Administrador del programa de lealtad de viajero frecuente. Es una coinversión con Aimia.
<i>Aerolitoral (Aeroméxico Connect)</i>	100%	Aerolínea enfocada en rutas de baja densidad e internacionales de corto alcance.
<i>Alas de América</i>	100%	Sociedad especializada en entrenamientos y capacitación en materia de aeronáutica, diseñada a fin de reducir costos de adiestramiento. Mantiene simuladores de vuelo para los equipos Boeing 737NG, ERJ145 y a equipos E190 a partir de febrero de 2013.
<i>AM DL MRO JV (TechOps)</i>	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 - 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

¹⁶ La participación de la Sociedad en PLM se modificó el 31 de diciembre de 2012 al pasar de 71.15% al 51.14% actual.

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 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 CECAM 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 mayo de 2019.

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 las Aerolíneas de Grupo Aeroméxico, 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 31 – Contingencias(a)(b)”* de los estados financieros consolidados auditados de la compañía, ubicada en la Sección *“(7) Anexos – (a) Estados Financieros Consolidados Auditados”*.

Procedimientos Fiscales

Existen algunos asuntos de carácter fiscal tramitados ante autoridades judiciales que emanan de la determinación de créditos emitidos por autoridades fiscales. En la opinión de los asesores fiscalistas 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 al día de hoy.

Procedimientos Laborales

Al 31 de diciembre de 2017, fuimos parte en 389 demandas laborales presentadas por ex-empleados nuestros, así como ex-empleados de prestadores de servicio externos con quienes pudiéramos ser solidariamente responsables. Estas demandas surgen en el curso normal de nuestros negocios representando un riesgo alto de aproximadamente

\$236 millones de pesos. Este monto no incluye posibles salarios caídos que pudiéramos adeudar como resultado de una resolución no favorable. No consideramos que estas demandas (en lo individual o conjuntamente) tendrán un efecto adverso significativo en nuestros resultados de operación en el caso de decisiones no favorables.

Al 31 de diciembre de 2017 hemos creado una reserva por \$124.9 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. Se considera que el monto reservado es

(xii) Acciones Representativas del Capital Social

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social suscrito y pagado ascendía a 3.53 millones. Además, al 24 de abril de 2018, fecha en que se celebró nuestra última Asamblea de Accionistas, el capital social suscrito y pagado ascendía a 3.53 millones, en tanto que se encontraban en circulación 696,893,056 Acciones Serie “Única”, especiales, nominativas sin expresión de valor nominal.

Al 24 de abril de 2018, el capital social tenía la siguiente estructura:

Capital fijo mínimo	Capital variable	Tesorería	Capital autorizado
5,000 acciones	696,888,056 acciones	68,957,037 acciones	765,850,093 acciones

Dentro de las acciones en Tesorería, existían 26,803,482 acciones recompradas como parte del programa de recompra. En los últimos cinco ejercicios sociales concluidos, el capital social de Grupo Aeroméxico ha evolucionado de la siguiente forma (cifras en millones):

Año	Capital social inicial	Capital social final	Cambio
2013	3,471.9	3,478.9	0.2%
2014	3,478.9	3,478.9	0.0%
2015	3,478.9	3,478.9	0.0%
2015	3,478.9	3,478.9	0.0%
2017	3,478.9	3,528.5	1.4 %

“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.”

(xiii) Dividendos y Política de Dividendos

No hemos pagado dividendos desde el 1 de enero de 2007. 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 5% 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 2017, 2016, 2015 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). Debido a la aplicación retrospectiva de los cambios en políticas contables (descritos en la nota 4 de los estados financieros consolidados adjuntos al 31 de diciembre de 2016), la información comparativa al 31 de diciembre de 2015 y por el año terminado en esa fecha fue reformulada. 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 2017, 2016 y 2015 puede ser leída junto con nuestros estados financieros consolidados auditados al 31 de diciembre de 2017, 2016, 2015 y por los años terminados el 31 de diciembre de 2017, 2016, 2015 (los “Estados Financieros Consolidados”) preparados de conformidad con las NIIF emitidas por la IASB, incluidos en otro lugar de este Reporte.

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

	2017	%	2016	%	Var 2017 vs 2016	2015	%	Var 2016 vs 2015
(Millones de Pesos)								
Información del Estado de Resultados:								
Ingresos de operación:								
Pasajeros	\$52,113.4	84.8%	\$47,347.9	87.8%	10.1%	\$41,744.5	88.9%	13.4%
Carga	\$4,345.8	7.1%	\$3,360.0	6.2%	29.3%	\$2,880.1	6.1%	16.7%
Otros	\$5,022.0	8.2%	\$3,216.8	6.0%	56.1%	\$2,321.7	4.9%	38.6%
	\$61,481.2	100.0%	\$53,924.7	100.0%	14.0%	\$46,946.3	100.0%	14.9%
Gastos de Operación:								
Fuerza de trabajo	\$12,223.5	19.9%	\$10,659.6	19.8%	14.7%	\$9,814.7	20.9%	8.6%
Combustible	\$14,991.8	24.4%	\$11,182.8	20.7%	34.1%	\$10,753.2	22.9%	4.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones	\$8,261.7	13.4%	\$7,563.0	14.0%	9.2%	\$6,332.8	13.5%	19.4%
Venta y administración general	\$4,534.5	7.4%	\$3,924.6	7.3%	15.5%	\$3,377.9	7.2%	16.2%
Mantenimiento	\$4,527.8	7.4%	\$4,241.7	7.9%	6.7%	\$3,297.5	7.0%	28.6%
Comisiones a agencias	\$2,011.1	3.3%	\$1,807.3	3.4%	11.3%	\$1,289.1	2.7%	40.2%
Servicio a pasajeros	\$1,583.3	2.6%	\$1,298.0	2.4%	22.0%	\$1,112.3	2.4%	16.7%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas	(\$477.1)	(0.8%)	(\$446.5)	(0.8%)	6.9%	(\$227.2)	(0.5%)	96.5%
Otros (ingresos) gastos, neto	(\$998.0)	(1.6%)	(\$45.8)	(0.1%)	NA	(\$109.5)	(0.2%)	(58.2%)
Renta de equipo de vuelo	\$7,541.8	12.3%	\$7,134.2	13.2%	5.7%	\$5,761.5	12.3%	23.8%
Depreciación y amortización	\$4,170.7	6.8%	\$3,036.9	5.6%	37.3%	\$2,513.1	5.4%	20.8%
Total de Gastos de Operación	\$58,371.2	94.9%	\$50,355.7	93.4%	15.9%	\$43,915.4	93.5%	14.7%
Utilidad de operación	\$3,110.0	5.1%	\$3,569.0	6.6%	(12.9%)	\$3,030.9	6.5%	17.8%
Ingresos (gastos) financieros, neto:								
Ingreso financiero(1)	\$483.9	0.8%	\$271.3	0.5%	78.4%	\$612.4	1.3%	(55.7%)
Costos financieros(2)	(\$3,644.0)	(5.9%)	(\$2,356.8)	(4.4%)	54.6%	(\$2,087.0)	(4.4%)	12.9%
Total de Costos Financieros:	(\$3,159.9)	(5.1%)	(\$2,085.5)	(3.9%)	51.5%	(\$1,474.6)	(3.1%)	41.4%
(Pérdida) Utilidad antes del impuesto a la utilidad	(\$49.9)	(0.1%)	\$1,483.5	2.8%	(103.4%)	\$1,556.3	3.3%	(4.7%)
Impuestos a la utilidad	(\$68.0)	(0.1%)	\$371.7	0.7%	(118.3%)	\$397.0	0.8%	(6.4%)
Utilidad neta del año	\$18.2	0.0%	\$1,111.8	2.1%	(98.4%)	\$1,159.3	2.5%	(4.1%)
Participación controladora	\$18.2	0.0%	\$1,111.7	2.1%	(98.4%)	\$1,159.2	2.5%	(4.1%)
Participación no controladora	\$0.1	0.0%	\$0.1	0.0%	0.0%	\$0.1	0.0%	0.0%
Utilidad por acción básica y diluida (Pesos mexicanos)	\$0.0	0.0%	\$1.6	0.0%	(98.3%)	\$1.6	0.0%	(4.3%)

(1) El ingreso financiero consiste en ingresos por interés en depósitos bancarios y otras inversiones, ganancia neta por tipo de cambio en activos financieros y ganancias de moneda funcional.

(2) Los costos financieros consisten principalmente en gastos por interés en pasivos financieros medidos a costo amortizado, comisiones de tarjeta de crédito, pérdida neta por tipo de cambio, pérdidas de moneda funcional, intereses en obligaciones de empleados y exclusiones de cobertura.

	Por el Año Terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
	(Millones de Pesos)		
Información del Estado de Posición Financiera:			
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido.....	\$10,186.3	\$9,342.5	\$5,053.8
Instrumentos financieros, incluyendo inversiones e instrumentos financieros derivados	1,676.3	961.2	1,159.9
Cuentas por cobrar, neto	5,841.2	5,112.7	3,529.1
Total activo circulante	20,166.1	18,179.9	12,343.2
Propiedades y equipo, neto	39,606.5	35,305.8	23,545.2
Pagos anticipados y depósitos	12,323.4	14,573.5	11,201.8
Total activo.....	76,897.3	70,836.9	49,883.9
Vencimiento circulante de deuda financiera.....	7,377.4	6,937.9	4,400.5
Transportación vendida no utilizada(1)	8,431.7	6,969.3	5,350.3
Total pasivo circulante	33,190.9	29,242.3	19,419.8
Deuda financiera, excluyendo vencimiento circulante.....	26,988.3	23,741.2	16,028.8
Capital social	3,528.5	3,478.9	3,478.9
Total de capital contable.....	12,992.5	14,316.7	10,773.9

- (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.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	2015
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$6,264.6	\$8,769.6	\$4,333.7
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$611.5)	(\$5,781.5)	(4,425.1)
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	(\$5,309.7)	\$1,438.8	\$2,416.9
Margen de Operación(1)	5.1%	6.60%	6.5%
UAFIDAR	\$14,823	\$13,740	\$11,306
Margen UAFIDAR	24.1%	25.5%	24.1%

- (1) El margen de operación representa el ingreso operativo dividido entre los ingresos totales.

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

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de			
	2017	2016	2015
(en millones de Pesos)			
Utilidad neta del año	\$18.2	\$1,111.8	\$1,159.2
Participación no controladora	(\$0.08)	\$0.10	\$0.10
Impuestos a la utilidad	(\$68.0)	\$371.70	\$397.0
Depreciación y amortización	\$4,170.7	\$3,036.9	\$2,513.1
Total de costos financieros	\$3,159.9	\$2,085.5	\$1,474.6
UAFIDA	\$7,280.7	\$6,605.9	\$5,544.0
UAFIDAR	\$14,822.5	\$13,740.0	\$11,305.5
Dividendos y/o reembolsos de capital de subsidiarias	\$265.9	\$273.0	\$356.9
Renta de equipo de vuelo	\$7,541.8	\$7,134.2	\$5,761.5

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de			
	2017	2016	2015
Información de Operación:			
Pasajeros pagados(1)	20,666	19,703	18,769
Pasajeros pagados nacionales(1).....	13,194	13,047	12,580
Pasajeros pagados internacionales(1).....	7,472	6,656	6,189
Total ASKs(2)	48,906	43,362	40,374
ASKs itinerario(3)	48,874	43,042	39,941
ASKs itinerario nacionales(3).....	14,801	14,933	14,076
ASKs itinerario internacionales(3)	34,073	28,109	25,865
RPKs(4).....	39,836	34,183	31,526
RPKs itinerario(5).....	39,816	33,949	31,231
RPKs itinerario nacionales(5).....	12,069	11,614	10,810
RPKs programados internacionales(5).....	27,747	22,334	20,421
Factor de Ocupación(6)	81.5%	80.3%	79.70%
Factor de Ocupación nacional(6).....	81.5%	78.7%	77.8%
Factor de Ocupación internacional(6).....	81.4%	81.1%	80.7%
RASK(7).....	1.26	1.24	1.16
PRASK(8).....	1.07	1.10	1.05
Yield	1.34	1.40	1.34
CASK(9).....	1.22	1.17	1.10
CASK sin combustible	0.92	0.92	0.83
Litros de combustible consumido (millones).....	1,661.5	1,535.5	1,442.0
Número de empleados al final del periodo	15,300	14,085	13,392
Total de Horas Calzo(10).....	551,680	543,465	527,965
Promedio diario de uso de aeronaves(11)	11.4	11.2	11
Promedio de salidas diarias(12).....	589	629	625
Número de aeronaves el final del periodo.....	131	133	125

- (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 *charter*, expresado en miles.
- (2) La capacidad de asientos en una aeronave en todos los segmentos de vuelo, incluyendo vuelos *charter*, 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, incluyendo vuelos *charter*, 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 *charter*, 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 operativos (en Pesos) dividido entre el número total de ASKs totales.
- (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 y utilidad de operaciones de la Compañía por área geográfica de acuerdo a las normas de información financieras aplicables durante los últimos dos ejercicios¹⁷:

Por el Año Terminado el 31 de diciembre de								
	2017		2016			2015		
	Ingresos	(% del total de ingresos)	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2017 vs 2016	Ingresos	(% del total de ingresos)	Var 2016 vs 2015
Domestico	\$24,876	40.5%	\$23,084	42.8%	7.8%	\$20,665	44.0%	11.7%
Internacional	\$36,604	59.5%	\$30,840	57.2%	18.7%	\$26,281	56.0%	17.3%
Total	\$61,481	100.0%	\$53,924	100.0%	14.0%	\$46,946.	100.0%	14.9%

Los ingresos en México representaron 40.5% de los ingresos totales en 2017 y el 42.8% de los ingresos totales en 2016. Las operaciones internacionales, consisten en vuelos entre México y Norteamérica, Europa, Centro y Sudamérica y Asia, generando 59.5% en el 2017 en comparación con 2016 de 57.2% de los ingresos totales. Atendimos 27 destinos en Estados Unidos y Canadá al 31 de diciembre de 2017. Europa y Asia es nuestro segundo mercado más grande para operaciones internacionales. Atendimos 4 destinos en Europa y 3 en Asia al 31 de diciembre de 2017.

¹⁷ De acuerdo con la Nota 8 de los Estados Financieros Auditados el ingreso doméstico se conforman de ingresos generados en México y los ingresos internacionales se conforman de ingresos provenientes de Norte, Centro y Sudamérica, así como Europa y Asia.

(C) Información de Créditos Relevantes

La siguiente tabla resume nuestras obligaciones y compromisos contractuales importantes al 31 de diciembre de 2017:

	Pagos Debidos por Periodo			Total
	Menos de 1 año	De 1-4 años	De 5 años en adelante	
	(en millones de Pesos)			
Créditos y Préstamos (1)	\$9,946	\$6,899	\$10,143	\$26,988
Arrendamientos operativos de aeronaves y motores (2)	\$7,810	\$22,023	\$8,024	\$37,857
Compromisos para la compra de aeronaves (3)	\$4,024	\$20,694	\$11,618	\$36,336
Total de obligaciones y compromisos contractuales	\$21,780	\$49,616	\$29,785	\$101,181

- (1) Consiste en pagos futuros estimados de amortización en nuestros créditos y préstamos, calculado en base a tipos de cambio aplicables al 31 de diciembre de 2017 y asumiendo que todos las amortizaciones y pagos al vencimiento en nuestra deuda de largo plazo serán realizados en las fechas de pago programadas.
- (2) Consiste en montos determinados con base en los pagos de renta contractuales de arrendamientos operativos de aeronaves y motores al 31 de diciembre de 2017, convertidos al tipo de cambio de la misma fecha del cálculo.
- (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.

También estamos sujetos a contingencias con respecto a impuestos, demandas civiles, labores y otras y hemos realizado provisiones para pasivos devengados para procedimientos legales relacionados con algunas de estas demandas en una cantidad de \$130.9 millones al 31 de diciembre de 2017. Ver Sección “(3) La Emisora – (b) Descripción del Negocio – (xi) Procesos Judiciales, Administrativos o Arbitrales” y ver “nota 31 – 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 2017, el total de créditos y préstamos vigentes sobre una base consolidada denominada en pesos fue de \$34,366.0 millones de pesos, consistentes en \$7,377.0 millones de créditos y préstamos de corto plazo (o 21.5% del total de créditos y préstamos), y \$26,988.0 millones de créditos y préstamos de largo plazo (un 78.5% del total de créditos y préstamos).

Sobre una base consolidada, nuestros adeudos financieros denominados en Pesos al 31 de diciembre de 2017 fueron de \$7,664 millones y nuestros adeudos denominados en moneda extranjera equivalentes en pesos fueron de \$27,401 millones.

Al 31 de diciembre de 2017 el 45.2% de nuestra deuda financiera devengó intereses a tasas variables.

Créditos y Préstamos de Corto Plazo

Nuestros créditos y préstamos de corto plazo consolidados, incluyendo la porción corriente de nuestros créditos y préstamos de largo plazo, representan \$7,377.0 millones al 31 de diciembre de 2017.

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. Posteriormente fueron emitidas la tercer, cuarta, quinta y sexta emisión a plazos de 84, 196, 168 y 168 días respectivamente. Al 31 de diciembre de 2017, la primera y tercera emisión se había amortizado totalmente quedando un saldo emitido de \$1,500 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 HR2 y 2/M por las agencias calificadoras HR y Verum, respectivamente.

Créditos y Préstamos de Largo Plazo

Nuestros principales créditos de largo plazo se describen a continuación.

Arrendamiento Financiero de 2006.

En septiembre de 2006, se celebró un arrendamiento financiero denominado en Pesos con una sociedad de objeto limitado constituida por el estructurador del financiamiento para adquirir dos nuevas aeronaves B737-8 y dos nuevas B737-7. Para financiar la compra de las aeronaves, la sociedad de objeto limitado celebró un contrato de crédito comercial con Banamex. La sociedad de objeto limitado 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 Export-Import Bank of the United States, o Ex-Im Bank, y nuestra compañía, y nuestra obligación de realizar pagos bajo el arrendamiento financiero está garantizada por Ex-Im Bank. Los créditos bajo este contrato son pagaderos en Pesos, pero en caso de un incumplimiento seguido por un pago por Ex-Im Bank conforme a su garantía, Ex-Im Bank podrá requerir que nuestras obligaciones conforme a nuestra garantía sean liquidadas en Dólares. Cada uno de los créditos vence 12 años después de su otorgamiento y es pagadero trimestralmente. En junio de 2010, se celebró una operación de venta con retroarrendamiento con respecto a una de las aeronaves financiada conforme a este acuerdo y en relación con el mismo se prepago el saldo insoluto del crédito relacionado. Al 31 de diciembre de 2017, se registra una obligación de \$110.9 millones de pesos en relación con los pagos restantes conforme a los cuatro arrendamientos financieros mencionados.

Línea de crédito BNDES

En febrero de 2011, se obtuvo una línea de crédito con Banco Nacional de Desenvolvimento Economico 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. Al 31 de

diciembre de 2017, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de 2,968.1 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 trimestralmente¹⁸. Al 31 de diciembre de 2017, se registró una obligación de \$ 1,034.8 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 mexicano¹⁹

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

¹⁸ 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.

¹⁹ Los certificados bursátiles cuentan con cobertura de tasas de interés para las dos emisiones vigentes. La segunda emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIIE en 5.15% y de la misma manera, la tercera emisión tiene una cobertura con un instrumento derivado tipo SWAP, el cual fija la tasa TIIE en 6.79%.

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 Fiduciarios están listados con la clave de pizarra AERMXCB15 y tienen 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 tienen un vencimiento de cinco años a partir de la tercera emisión. Los recursos obtenidos por la emisión fueron empleados para el prepago de la serie AERMXCB, fortalecer nuestra liquidez y para el pago anticipado de deuda contratada en términos menos favorables y usos corporativos generales. Al 31 de diciembre de 2017 se registra una obligación de \$ 5,000 millones de pesos en relación con el pago de estos certificados bursátiles.

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 \$195.8 millones de dólares 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 2017 se registra una obligación equivalente en pesos de \$ 2,967.6 millones en relación con los pagos restantes de esta emisión del bono.

Crédito simple garantizado por el US Ex-Im Bank

En abril de 2015, se desembolsó un crédito por \$4.2 millones de dólares y vencimiento en Noviembre de 2019. En Septiembre de 2016 se realizó una segunda disposición de la línea de crédito por \$0.8 millones de dólares. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por el banco estadounidense Export-Import Bank (“Ex-Im Bank”). Se destinaron los recursos obtenidos por dicha oferta a la compra de equipo de apoyo para aeropuertos. Al 31 de diciembre de 2017, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de \$43 millones.

Credit Guarantee Facility garantizada por el US Ex-Im Bank.

En marzo de 2015, ExIm Bank autorizó una línea de crédito por el equivalente en pesos de \$40.7 millones de dólares, de la cual se pueden hacer disposiciones mensuales con una tasa de interés hasta agotar la línea. En septiembre de 2015 se realizó la primera consolidación de las disposiciones, en la cual se pacta que se pagarán capital e intereses de manera trimestral por dos años. El total de esta primera consolidación fue amortizada totalmente en septiembre de 2017. En marzo de 2016, el Ex-Im Bank autorizó un incremento en el monto equivalente en pesos de \$10 millones de dólares adicionales a la línea de crédito original. Adicionalmente, se realizó la segunda consolidación de las disposiciones completando así la totalidad de la línea de crédito por \$50.7 millones de dólares. 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 dicha oferta se destinan a la compra de refacciones y otros bienes y servicios relacionados con aviones elegibles de financiamiento para ExIm. Al 31 de diciembre de 2017, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos fue de \$33.6 millones neto, de comisiones.

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 y en diciembre un

pago de B787-9. Al 31 de diciembre de 2017, el monto principal total insoluto de esta línea de crédito fue de \$1,639 millones de dólares.

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. Cada uno de los créditos vence 4 años después de su otorgamiento y es pagadero mensualmente. Al 31 de diciembre de 2017, se registra una obligación equivalente en pesos de \$329.9 millones en relación con los pagos restantes debidos conforme a los créditos de las tres aeronaves.

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 \$2.7 millones de dólares 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. Al 31 de diciembre 2017, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de \$143.3 millones de pesos.

Crédito de mediano plazo garantizado por la ECA Suiza SERV

En septiembre de 2017, se desembolsó un crédito por \$40.2 millones de dólares con amortizaciones trimestrales y vencimiento en diciembre de 2018. El pago del principal y los intereses del crédito están garantizados por la ECA suiza Swiss Export Risk Insurance “SERV”. Los recursos obtenidos por dicho crédito se destinaron a la reparación de motores CFM 56 con el taller suizo SR Technics Switzerland AG. Al 31 de diciembre 2017, el monto de principal total insoluto de esta línea de crédito equivalente en pesos es de \$791.2 millones.

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. Al 31 de diciembre de 2017, se tiene un saldo insoluto equivalente en pesos de \$5,652.1 millones.

Arrendamiento financiero de 2017

Durante 2017, la compañía continuó diversificando sus fuentes de financiamiento y obtuvo acceso a términos financieros muy competitivos. Las entregas de B787-9 que se tuvieron en 2017 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 éste 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. Estas transacciones se registran contablemente como arrendamiento financiero.

Durante 2017 la compañía financió cuatro aviones B787-9 a través de JOLCO.

Arrendamiento financiero de 2017

En Enero de 2017, la Compañía ejerció la compra de 3 E-170LR previamente arrendados, obteniendo una estructura de arrendamiento financiero por los mismos a tasa fija con pagos trimestrales y vencimiento en 2022. Al 31 de diciembre de 2017, el monto de principal total insoluto equivalente en pesos es de \$364.8 millones.

Arrendamientos Operativos de Aeronaves

Arrendamos 99 aeronaves de nuestra flota, a través de contratos de arrendamiento operativos a largo plazo al 31 de diciembre de 2016. Nuestros contratos de arrendamiento operativos de aeronaves generalmente tienen un vencimiento que puede ir desde los 4 hasta los 12 años. Estos arrendamientos generalmente requieren que realicemos pagos mensuales por el uso de la aeronave y 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 2017, 2016, 2015 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 2016 y 2017 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 2017; 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. Los estados financieros consolidados preparados de conformidad con las NIIF, podrían no ser comparables con la información financiera de años anteriores que fue elaborada de acuerdo con las Normas Mexicanas de Información Financiera (“NIF”).

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”.

(i) Resultados de Operación 2017 en comparación con 2016

Año Terminado el 31 de Diciembre de 2017 en Comparación con el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2016.

La siguiente tabla señala los componentes de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	Año terminado el 31 de diciembre de			Variación
	2017	2016		
	(en millones de Pesos)			
Ingresos.....	\$61,481.2	\$53,924.70	\$7,556.50	14.0%
Gastos operativos.....	(\$58,371.2)	(\$50,355.70)	(\$8,015.50)	15.9%
Ingresos de operación.....	\$3,110	\$3,569.00	(\$459.00)	(12.9%)
Costo Financiero neto.....	(\$3,159.9)	(\$2,085.50)	(\$1,074.40)	51.5%
Utilidad antes del impuesto a la utilidad.....	(\$49.9)	\$1,483.50	(\$1,533.40)	(103.4%)
Impuestos a la utilidad	(\$68.0)	\$371.70	(\$439.80)	(118.3%)
Utilidad neta del año.....	\$18.2	\$1,111.80	(\$1,093.60)	(98.4%)

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 2017 y 2016.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	Variación
	(en millones de Pesos)		
Pasajeros.....	\$52,113.4	\$47,347.9	10.1%
Carga.....	4,345.8	3,360.1	29.3%
Otros.....	5,022.0	3,216.8	56.1%
Ingresos Totales.....	\$61,481.2	\$53,924.7	14.0%

Los ingresos aumentaron en \$7,556.5 millones, o 14%, durante el 2017, principalmente debido a (1) incremento en los ingresos derivados de las operaciones de pasajeros por \$4,765 millones o 10%, (2) un incremento en los ingresos derivados de las operaciones de carga por \$985.8 millones o 29.3%, y (3) un incremento de \$1,805.2 millones, o 56.1% en otros ingresos.

El ingreso pasaje aumentó como resultado de un incremento de 21.7% en RPKs internacionales en vuelos de itinerario, alcanzando 52.1 millones durante el 2017 en comparación con 47.4 millones durante 2016. Este aumento en RPKs internacionales de itinerario, generó un incremento de 14.1% en ingresos por pasajeros internacionales a \$30.2 millones, lo que representa 49.1% de nuestros ingresos por pasajeros en 2017, comparado con \$26.5 millones en 2016, los cuales representaron 38.7% de nuestros ingresos por pasajeros en 2016. Adicionalmente, los ingresos por pasajeros domésticos registraron un incremento de 5% o \$1.036 millones, representando 35.7% de nuestros ingresos pasajeros durante 2017, y se ubicaron en \$21.9 millones, de \$52,113 millones, representando 35.7% de nuestros ingresos pasajeros durante 2017.

Durante el 2017, la compañía continuó ejecutando su estrategia de administración de ingresos, enfocada en optimizar el ingreso total por ASK, indicador que refleja de manera conjunta tanto el comportamiento del volumen de pasajeros como el precio promedio de las tarifas aéreas. Por consecuencia, el Yield (tarifa promedio por volar un Kilómetro) disminuyó (4.3) %, mientras el factor de ocupación se incrementó 1.2 puntos porcentuales, ubicándose en 81.5%. De esta forma el Ingreso Total por ASK en el año registró un incremento de 1.1% en 2017.

El total de ASKs que ofrecimos se incrementó como resultado principalmente de (1) la adición neta de 2 aeronaves a nuestra flota durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017. (2) mayor capacidad añadida derivada de la adición de Boeing 787-9 a la flota. Como resultado, pudimos aumentar el número total de ASKs Totales ofrecidos en 12.8% a 48.9 millones durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017 de los 43.4 millones durante el periodo correspondiente en 2016.

El total de RPKs Itinerario internacionales aumentó como resultado del incremento en los ASKs Itinerario de 21.2% que ofrecimos a destinos internacionales, principalmente como resultado del establecimiento de 14 nuevas rutas internacionales. Nuestro Factor de Ocupación en rutas internacionales se incrementó 0.3 puntos porcentuales al pasar de 81.1% en 2016 a 81.4% en 2017. Transportamos 7.5 millones de pasajeros en nuestros vuelos internacionales durante el 2017, un aumento del 12.3% en relación a los 6.7 millones de pasajeros durante el 2016.

El total de RPKs Itinerario nacionales aumentó un 2.7% en 2017, mientras que la cantidad de ASKs itinerario nacionales que pudimos ofrecer durante el 2017 se mantuvo en línea con la estrategia de la compañía de mantener disciplina en capacidad dentro del mercado doméstico considerando el entorno económico y competitivo observado en los últimos meses. Transportamos 13.2 millones de pasajeros en nuestros vuelos nacionales durante el 2017, un aumento del 1.1% respecto de los 13 millones de pasajeros durante el 2016. Durante 2017 se iniciaron 14 nuevas rutas nacionales.

Los ingresos derivados de las operaciones de carga aumentaron, principalmente como resultado de la incorporación de 2 equipos adicionales B787 a nuestra flota durante el 2017, los cuales cuentan con un mayor

capacidad de carga, así como a la aplicación de mejoras en la estrategia comercial y de servicio al cliente, aunado a un mejor desempeño del mercado de carga nacional.

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 2017 y 2016.

	Año terminado el 31 de diciembre de				
	2017	%	2016	%	Variación
	(en millones de Pesos)				
Fuerza de trabajo	\$12,223.5	20.9%	\$10,659.6	21.2%	14.7%
Combustible.....	\$14,991.8	25.7%	\$11,182.8	22.2%	34.1%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones.....	\$8,261.7	14.2%	\$7,563.0	15.0%	9.2%
Venta y administración.....	\$4,534.5	7.8%	\$3,924.6	7.8%	15.5%
Mantenimiento.....	\$4,527.9	7.8%	\$4,241.7	8.4%	6.7%
Comisiones a agencias.....	\$2,011.1	3.4%	\$1,807.3	3.6%	11.3%
Servicios de pasajeros.....	\$1,583.3	2.7%	\$1,298.0	2.6%	22.0%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas (neto de impuestos)	(\$477.1)	(0.8%)	(\$446.5)	(0.9%)	6.9%
Otros (ingresos) y gastos.....	(\$998.0)	(1.7%)	(\$45.8)	(0.1%)	NA
Renta de equipo de vuelo	\$7,541.8	12.9%	\$7,134.2	14.2%	5.7%
Depreciación y amortización.....	\$4,170.7	7.1%	\$3,036.9	6.0%	37.3%
Total de gastos de operación.....	\$58,371.2	100.0%	\$50,355.7	100.0%	15.9%
Combustible.....	(\$14,991.8)	(25.7%)	(\$11,182.8)	(22.2%)	34.1%
Total de gastos de operación excluyendo combustible	\$43,379.4	74.3%	\$39,172.9	77.8%	10.7%

Los gastos operativos aumentaron en \$8,015 millones, un incremento del 15.9%, durante el 2017, principalmente debido a (1) un aumento de \$1,564 millones, o 14.7%, en la fuerza de trabajo, (2) un aumento de \$699 millones, o 9.2%, en servicios de escala, tráfico y comunicaciones, (3) un aumento de \$408 millones, o 5.7%, en renta de equipo de vuelo y (4) un aumento de \$1,134 millones o 37.3% en los gastos de depreciación y amortización. El CASK se incrementó en 4.4% a \$1.224 durante el 2017 de \$1.173 durante el 2016, mientras que el CASK excluyendo combustible para aeronaves aumentó en 0.3% a \$0.917 durante el 2017 de \$0.915 durante el 2016. Los costos de combustible para aeronaves en Pesos se incrementaron en 34.1% en 2017.

La fuerza de trabajo aumentó principalmente debido a a la expansión de la capacidad de la empresa, así como por los efectos de la depreciación del 1.1% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2017 en comparación con el 2016 en rubros como entrenamiento y viáticos.

Los servicios de escala, tráfico y comunicaciones aumentaron principalmente debido al aumento del 12.8% en los ASKs que ofrecimos durante el 2017 incluyendo un aumento del 20% en ASKs internacionales.

Los gastos por renta de equipo de vuelo aumentaron principalmente debido a (1) el incremento neto de 2 aviones operativos en el número total de aeronaves que arrendamos durante 2017 y (2) el efecto de la depreciación del 1.1% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2017 en comparación con el 2016.

Los costos de mantenimiento aumentaron principalmente debido (1) el incremento de 1.5% en las Horas Calzo que produjimos en 2017 en comparación con 2016 y (2) el efecto de la depreciación del 1.1% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2017 en comparación con el 2016.

Los gastos por venta y administración general aumentaron principalmente debido (1) al aumento de \$143 millones en gastos de sistemas informáticos. Los efectos de estos factores fueron parcialmente compensados por (1) un incremento de \$299 millones en gastos de apoyo a ventas y (2) un incremento de \$18 millones en gastos por publicidad y propaganda.

Los costos de depreciación y amortización aumentaron principalmente como resultado de la incorporación de equipo de vuelo a la flota de la Compañía bajo arrendamiento financiero y los efectos de la depreciación del 1.1% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2017 en comparación con el 2016.

Utilidad de Operación

Como resultado de lo anterior, nuestro resultado de operación consolidado decreció en 12.9% a \$3,110 millones durante 2017 de \$3,569 millones durante 2016. Como porcentaje de los ingresos, el resultado de operación decreció a 5.1% durante 2017 de 6.6% durante 2016.

Otros ingresos (gastos), neto

Durante 2017 se registraron \$236 millones en otros gastos para contingencias laborales.

Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas (neto de impuestos)

La participación en los resultados de compañías asociadas registró una utilidad de \$477 en 2017 y una utilidad de \$447 millones en 2016 como resultado del reconocimiento neto en las operaciones de nuestros negocios conjuntos.

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 2017 y 2016.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	Variación
(en millones de Pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos financieros.....	\$484.0	\$271.40	78.4%
Costos financieros.....	(3,643.9)	(2,356.90)	54.6%
Costo financiero, neto.....	(3,159.9)	(2,085.50)	51.5%

Ingresos Financieros

Los ingresos financieros disminuyeron por la pérdida cambiaria, lo que incrementó el costo financiero. Lo anterior derivado del efecto en el valor denominado de nuestros activos no monetarios.

Los costos financieros aumentaron principalmente debido a (1) un aumento del 80% en los gastos por interés en pasivos monetarios a \$1,591 millones durante 2017 de \$885 millones durante 2016, principalmente como resultado de nuevos créditos y préstamos asociados con la adquisición de equipo de vuelo durante 2017, (2) un decremento de (3.93) % en las comisiones de tarjetas de crédito asociado a una mayor utilización de este método de pago durante 2017. Se registró una pérdida en gastos por instrumentos financieros derivados.

Impuestos a la Utilidad

La tasa del impuesto a la utilidad corporativo fue del 30% para 2017 y 2016. El impuesto a la utilidad fue un ingreso de \$67.9 millones durante el 2017 comparado con un gasto de \$371.6 millones en 2016. Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (136%) en 2017 y de 25% en 2016. 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	
	2017	2016
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo.....	(30%)	30%
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos.....	(287%)	(9%)
Efectos fiscales de gastos no deducibles	929%	29%
Efectos fiscales de ajustes de inflación	546%	5%
Otros.....	(1294%)	(30%)
Tasa efectiva.....	<u>(136%)</u>	<u>25%</u>

Nuestra tasa fiscal efectiva fue del (136%) en 2017, principalmente como resultado de otros efectos fiscales, entre los más importantes el efecto de conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios.

Nuestra tasa fiscal efectiva fue del 25% en 2016, principalmente como resultado de otros efectos fiscales, principalmente 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.

Utilidad neta del año

Como resultado de lo anterior, nuestra ganancia consolidada disminuyó un (98.4) % a \$18.2 millones durante el 2017 de \$1,111.7 millones durante el 2016. Como porcentaje de ingresos, la utilidad disminuyó a 0.03% como porcentaje del ingreso durante el 2017 del 2.1% durante el 2016.

Pronunciamientos normativos emitidos recientemente

Una serie de nuevas normas son efectivas a partir del 1o. de enero de 2018 y 2019; y aunque es permitida su aplicación anticipada, no las hemos adoptado anticipadamente, por lo que no se han aplicado en la preparación de estos estados financieros consolidados.

NIIF 9 – Instrumentos Financieros

La NIIF 9, publicada en julio 2014, reemplaza las guías de la NIC 39 Instrumentos Financieros: Reconocimiento y Medición. 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. También mantiene las guías relacionadas con el reconocimiento y la baja de cuentas de los instrumentos financieros de la NIC 39. La NIIF 9 es efectiva para los períodos anuales que comiencen en o después del 1o. de enero 2018.

Su adopción anticipada está permitida, sin embargo el Grupo tomó la decisión de no adoptarla de manera anticipada. En relación a la clasificación y medición de activos, del Grupo no estima que los modelos de negocio originarán diferencias entre el ejercicio de adopción y el ejercicio comparativo.

El Grupo no ha designado pasivos a valor razonable y no tiene actualmente la intención de hacerlo, por lo que no estimamos ningún impacto relacionado con la clasificación de los pasivos.

Para el deterioro no se reestablecerán los periodos anteriores, solamente se reportará la diferencia entre el valor en libros antes de aplicar la NIIF 9 y el nuevo valor en libros calculado bajo la nueva normativa al inicio del periodo anual a reportar.

A la fecha, el Grupo no ha optado por utilizar contabilidad de coberturas y por lo tanto adoptará NIIF 9 bajo el “Método Prospectivo” a partir del 1o. de enero del 2018, en caso de que decida aplicar la opción de contabilidad de coberturas.

NIIF 15 - Ingresos de Actividades Ordinarias Procedentes de Contratos con Clientes

En mayo de 2014, el IASB emitió la NIIF 15, la cual establece un modelo de cinco pasos para determinar el momento y el importe por el que se deben reconocer los ingresos. La nueva norma reemplaza las guías de reconocimiento de ingresos existentes, incluyendo la NIC 18 Ingresos de Actividades Ordinarias, la NIC 11 Contratos de Construcción y la IFRIC 13 Programas de Lealtad con Clientes.

La norma es efectiva para los períodos anuales que comienzan el 1o. de enero de 2018 y se permite su adopción anticipada. Para su adopción, la norma permite elegir entre el método retrospectivo total y el método de efecto acumulado. El Grupo tiene la intención de adoptar la NIIF 15 en sus estados financieros consolidados el 1o. de enero de 2018, utilizando el método retrospectivo total, es decir reestableciendo la información financiera comparativa al 31 de diciembre de 2017 y 1o. de enero 2018, ajustando los montos que surjan como consecuencia de las diferencias contables entre la norma contable actual NIC 18 y la nueva norma NIIF 15.

A la fecha, el Grupo ha concluido sustancialmente su evaluación cualitativa y cuantitativa de los impactos por la adopción de la NIIF 15 en sus estados financieros consolidados. El Grupo analizó los aspectos relativos al control interno derivado de la adopción de la NIIF 15, con el objetivo de asegurar que el ambiente de control interno del Grupo es apropiado para efectos del proceso de reporte financiero. Los principales efectos en los estados financieros consolidados del Grupo, por la adopción de la NIIF 15, son como se describen a continuación:

- los ingresos por breakage se reconocerán con base en la fecha programada de los vuelos, no con base en la fecha de vencimiento, lo que origina que a la fecha de transición (1o. de enero de 2018), el Grupo reconozca una disminución de la TNU contra resultados acumulados.
- ingreso por pasajeros reflejará un incremento derivado de diversas reclasificaciones del renglón de otros ingresos, como la reclasificación del ingreso por boletos no utilizados (breakage) y del ingreso por servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros).
- los ingresos por pasajeros reflejarán una disminución derivado de la reclasificación de los pagos por compensación a pasajeros (que hoy se reconocen como un gasto operativo) y por la reclasificación del costo por kilómetros acumulados del programa de viajero frecuente de Aeroméxico (que actualmente se presentan netos de otros ingresos).

- el Grupo dejará de reconocer el ingreso por boletos no utilizados (breakage) y los ingresos por servicios complementarios (exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros) como parte de otros ingresos, y en su lugar los reconocerá como parte de los ingresos por pasajeros, dado que no representan una obligación de desempeño por separado.
- el Grupo dejará de reconocer los contra-cargos por los servicios que prestan otras aerolíneas neta de otros ingresos, y en su lugar los reconocerá como gastos operativos.
- Descuento por la adquisición anticipada de boletos- estos descuentos se reclasificarán como un costo financiero.
- el Grupo reconocerá modificaciones no materiales para ciertos acuerdos firmados durante 2017 (cuyo ingreso se reconoció a la fecha de firma) y diferirá los ingresos correspondientes durante la vigencia del contrato conforme lo indica la NIIF 15.

NIIF 16 - Arrendamientos

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 planea adoptar 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.

(ii) Resultados de Operación 2016 en comparación con 2015

Año Terminado el 31 de Diciembre de 2016 en Comparación con el Año Terminado el 31 de Diciembre de 2015.

La siguiente tabla señala los componentes de nuestro estado consolidado de resultados, así como la variación de porcentaje del año anterior.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	Variación
	(en millones de Pesos)		
Ingresos.....	\$53,924.7	\$46,946.3	14.9%
Gastos operativos.....	(50,355.7)	(43,915.4)	14.7%
Ingresos de operación.....	\$3,569.0	\$3,030.9	17.8%
Costo Financiero neto.....	(2,085.5)	(1,474.6)	41.4%
Utilidad antes del impuesto a la utilidad	\$1,483.5	\$1,556.2	-4.7%
Impuestos a la utilidad	\$371.7	\$397.0	-6.4%
Utilidad neta del año.....	\$1,111.8	\$1,159.3	-4.0%

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 2016 y 2015.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	Variación
	(en millones de Pesos)		
Pasajeros.....	\$47,347.9	\$41,744.6	13.4%
Carga.....	3,360.1	2,880.1	16.7%
Otros.....	3,216.8	2,321.6	38.6%
Ingresos Totales.....	\$53,924.7	\$46,946.3	14.9%

Los ingresos aumentaron en \$6,978.4 millones, o 14.9%, durante el 2016, principalmente debido a (1) incremento en los ingresos derivados de las operaciones de pasajeros por \$5,603.2 millones o 13.4%, (2) un incremento en los ingresos derivados de las operaciones de carga por \$479.9 millones o 16.7%, y (3) un incremento de \$895.2 millones, o 38.6% en otros ingresos.

El ingreso pasaje aumentó como resultado de un incremento de 9.4% en RPKs internacionales en vuelos de itinerario, alcanzando 22,334 millones durante el 2016 en comparación con 20,421 millones durante 2015. Este aumento en RPKs internacionales de itinerario, generó un incremento de 16.5% en ingresos por pasajeros internacionales a \$26,454.6 millones, lo que representa 55.9% de nuestros ingresos por pasajeros en 2016, comparado con \$22,703.4 millones en 2015, los cuales representaron 54.4% de nuestros ingresos por pasajeros en 2015. Adicionalmente, los ingresos por pasajeros domésticos registraron un incremento de 9.7% o \$1,852.0 millones, representando 44.1% de nuestros ingresos pasajeros durante 2016, y se ubicaron en \$20,893.2 millones, de \$19,041.2 millones, representando 45.6% de nuestros ingresos pasajeros durante 2015.

Durante el 2016, la compañía continuó ejecutando su estrategia de administración de ingresos, enfocada en optimizar el ingreso total por ASK, indicador que refleja de manera conjunta tanto el comportamiento del volumen de pasajeros como el precio promedio de las tarifas aéreas. Por consecuencia, el Yield (tarifa promedio por volar un Kilometro) se incremento 4.3%, mientras el factor de ocupación se incremento 0.6 puntos porcentuales, ubicándose en 80.3%. De esta forma el Ingreso Total por ASK en el año registró un incremento de 6.6% en 2016. El total de ASKs que ofrecimos se incrementó como resultado principalmente de (1) la adición neta de 6 aeronaves a nuestra flota durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016. (2) mayor capacidad añadida derivada de la adición de Boeing 787-9 a la flota. Como resultado, pudimos aumentar el número total de ASKs Totales ofrecidos en 7.4% a 43,362 millones durante el año terminado el 31 de diciembre de 2016 de los 40,374 millones durante el periodo correspondiente en 2015. El total de RPKs Itinerario internacionales aumentó como resultado del incremento en los ASKs Itinerario de 8.7% que ofrecimos a destinos internacionales, principalmente como resultado del establecimiento de 5 nuevas rutas internacionales. Nuestro Factor de Ocupación en rutas internacionales se incremento 0.4 puntos porcentuales al pasar de 80.7% en 2015 a 81.1% en 2016. Transportamos 6.7 millones de pasajeros en nuestros vuelos internacionales, durante el 2016, un aumento del 7.6% en relación a los 6.2 millones de pasajeros durante el 2015.

El total de RPKs Itinerario nacionales aumentó un 7.4% en 2016, mientras que la cantidad de ASKs itinerario nacionales que pudimos ofrecer durante el 2016 se incrementó un 5.9% en línea con la estrategia de la compañía de mantener disciplina en capacidad dentro del mercado doméstico considerando el entorno económico y competitivo observado en los últimos meses. Transportamos 13 millones de pasajeros en nuestros vuelos nacionales durante el 2016, un aumento del 3.7% respecto de los 12.6 millones de pasajeros durante el 2015. Durante 2016 se iniciaron 7 nuevas rutas nacionales.

Los ingresos derivados de las operaciones de carga aumentaron, principalmente como resultado de la incorporación de tres equipos adicionales B787 a nuestra flota durante el 2016, los cuales cuentan con un mayor capacidad de carga, así como a la aplicación de mejoras en la estrategia comercial y de servicio al cliente, aunado a un mejor desempeño del mercado de carga nacional.

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 2016 y 2015.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	Variación
	(en millones de Pesos)		
Fuerza de trabajo	\$10,659.6	\$9,814.7	8.6%
Combustible.....	\$11,182.8	\$10,753.2	4.0%
Servicios de escala, tráfico y comunicaciones.....	\$7,563.0	\$6,332.8	19.4%
Venta y administración.....	\$3,924.6	\$3,377.9	16.2%
Mantenimiento.....	\$4,241.7	\$3,297.5	28.6%
Comisiones a agencias.....	\$1,807.3	\$1,289.1	40.2%
Servicios de pasajeros.....	\$1,298.0	\$1,112.3	16.7%
Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas (neto de impuestos)	(446.5)	(227.2)	96.5%
Otros (ingresos) y gastos.....	(45.8)	(109.5)	-58.2%
Renta de equipo de vuelo	\$7,134.2	\$5,761.5	23.8%
Depreciación y amortización.....	\$3,036.9	\$2,513.1	20.8%
Total de gastos de operación.....	\$50,355.7	\$43,915.4	14.7%
Combustible.....	(11,182.8)	(10,753.2)	4.0%
Total de gastos de operación excluyendo combustible	\$39,172.9	\$33,162.2	18.1%

Los gastos operativos aumentaron en \$6,440.3 millones, un incremento del 14.7%, durante el 2016, principalmente debido a (1) un aumento de \$844.9 millones, o 8.6%, en la fuerza de trabajo, (2) un aumento de \$1,230.2 millones, o 19.4%, en servicios de escala, tráfico y comunicaciones, (3) un aumento de \$1,372.7 millones, o 23.8%, en renta de equipo de vuelo y (4) un aumento de 523.8 millones o 20.8% en los gastos de depreciación y amortización. El CASK se incremento en 7.0% a \$1.173 durante el 2016 de \$1.096 durante el 2015, mientras que el CASK excluyendo combustible para aeronaves aumentó en 10.2% a \$0.915 durante el 2016 de \$0.830 durante el 2015. Los costos de combustible para aeronaves en Pesos se incrementaron en 4.0% en 2016.

La fuerza de trabajo aumentó principalmente debido a a la expansión de la capacidad de la empresa, así como por los efectos de la depreciación del 17.9% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2016 en comparación con el 2015 en rubros como entrenamiento y viáticos.

Los servicios de escala, tráfico y comunicaciones aumentaron principalmente debido al aumento del 7.4% en los ASKs que ofrecimos durante el 2016 incluyendo un aumento del 8.2% en ASKs internacionales.

Los gastos por renta de equipo de vuelo aumentaron principalmente debido a (1) el incremento neto de 4 aviones operativos en el número total de aeronaves que arrendamos durante 2016 y (2) el efecto de la depreciación del 17.9% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2016 en comparación con el 2015.

Los costos de mantenimiento aumentaron principalmente debido (1) el incremento de 2.9% en las Horas Calzo que produjimos en 2016 en comparación con 2015 y (2) el efecto de la depreciación del 17.9% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2016 en comparación con el 2015.

Los gastos por venta y administración general aumentaron principalmente debido (1) al aumento de \$252.2 millones en gastos de sistemas informáticos y (2) el aumento de \$144.8 millones en reservaciones

principalmente como resultado del aumento en el volumen de boletos vendidos y el efecto de la depreciación cambiaria. Los efectos de estos factores fueron parcialmente compensados por (1) un incremento de \$8.0 millones en gastos de administración general y (2) un incremento de \$75.1 millones en gastos por publicidad y propaganda.

Los costos de depreciación y amortización aumentaron principalmente como resultado de la incorporación de equipo de vuelo a la flota de la Compañía bajo arrendamiento financiero y los efectos de la depreciación del 17.9% en el tipo de cambio promedio del Peso contra el dólar durante el 2016 en comparación con el 2015.

Utilidad de Operación

Como resultado de lo anterior, nuestro resultado de operación consolidado creció en 17.8% a \$3,569.0 millones durante 2016 de \$3,030.9 millones durante 2015. Como porcentaje de los ingresos, el resultado de operación creció a 6.6% durante 2016 de 6.5% durante 2015.

Otros ingresos (gastos), neto

Durante 2016 se registraron \$58.5 millones en otros gastos para contingencias laborales.

Participación en los resultados de negocios conjuntos y compañías asociadas (neto de impuestos)

La participación en los resultados de compañías asociadas registró una utilidad de \$446.5 en 2016 y una utilidad de \$227.2 millones en 2015 como resultado del reconocimiento neto en las operaciones de nuestros negocios conjuntos.

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 2016 y 2015.

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	Variación
(en millones de Pesos, excepto porcentajes)			
Ingresos financieros.....	\$271.40	\$612.40	-55.68%
Costos financieros.....	(2,356.90)	(2,087.00)	12.93%
Costo financiero, neto.....	(2,085.50)	(1,474.60)	41.43%

Ingresos Financieros

Los ingresos financieros disminuyeron por la pérdida cambiaria, lo que incrementó el costo financiero. Lo anterior derivado del efecto en el valor denominado de nuestros activos no monetarios.

Los costos financieros aumentaron principalmente debido a (1) un aumento del 37.1% en los gastos por interés en pasivos monetarios a \$885.1 millones durante 2016 de \$645.4 millones durante 2015, principalmente como resultado de nuevos créditos y préstamos asociados con la adquisición de equipo de vuelo durante 2016, (2) un incremento de 14.4% en las comisiones de tarjetas de crédito asociado a una mayor utilización de este método de pago durante 2016. Se registró una pérdida en gastos por instrumentos financieros derivados.

Impuestos a la Utilidad

El impuesto a la utilidad fue un gasto de \$371.6 millones durante el 2016 comparado con un gasto de \$396.9 millones en 2015. 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	
	2016	2015
Tasa del impuesto a la utilidad corporativo	30%	30%
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	(9%)	(4%)
Efectos fiscales de gastos no deducibles	29%	22%
Efectos fiscales de ajustes de inflación	5%	3%
Beneficio por recuperación de impuestos en subsidiaria	-	-
Efectos Fiscales de la Cancelación del IETU Diferido	-	-
Efectos Fiscales del IETU (impuesto corriente)	-	-
Otros.....	30%	25%
Tasa efectiva.....	<u>25%</u>	<u>26%</u>

Nuestra tasa fiscal efectiva fue del 25% en 2016, principalmente como resultado de otros efectos fiscales, entre los más importantes el efecto de conversión de monedas extranjeras y efectos inflacionarios.

Nuestra tasa fiscal efectiva fue del 26% en 2015, principalmente como resultado de otros efectos fiscales, principalmente 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.

Utilidad neta del año

Como resultado de lo anterior, nuestra ganancia consolidada disminuyó un 4.1% a \$1,111.8 millones durante el 2016 de \$1,159.3 millones durante el 2015. Como porcentaje de ingresos, la utilidad disminuyó a 2.1% como porcentaje del ingreso durante el 2016 del 2.5% durante el 2015.

(iii) 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. Generamos efectivo de actividades de operación por \$6.3 y \$8.8 durante el 2017 y 2016, respectivamente. Creemos que nuestro capital de trabajo es suficiente para nuestros requerimientos durante 2017. 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 se ubicó en \$12.9 millones de pesos al 31 de diciembre de 2017, cifra \$14.3 millones inferior a la observada al cierre de 2016.

La siguiente tabla señala los componentes de nuestros flujos de efectivo para los periodos presentados:

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2017	2016	Variación
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$6,264.6	\$8,769.7	28.3%
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(\$611.5)	(\$5,781.6)	(89.1)%
Flujos de efectivo (utilizados) obtenidos de actividades de financiamiento	(\$5,309.7)	\$1,438.8	(469)%
Margen de Operación(1)	5.1%	6.60%	1.5 pps
UAFIDAR	\$14,823	\$13,740.00	7.9%
Margen UAFIDAR	24.1%	25.50%	1.4 ppsd

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 de \$6,264.6, en comparación con \$8,769.6 millones durante 2016. El decremento de (\$2,505.0) millones fue derivado principalmente de un incremento de 1,377.0 millones en Transportación vendida no utilizada y (2) un incremento de \$1,134 millones en la Depreciación y Amortización.

Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión

Las actividades de inversión usaron efectivo neto de (\$611.5) millones durante el 2017 y de \$(5,781.5) millones durante el 2016. Durante 2017, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en (1) adquisición de propiedades equipo de \$4,715.8 millones, que principalmente consistieron en dos equipos B787-9s y mantenimiento mayor capitalizado relacionado con el equipo de vuelo; y pagos anticipados y depósitos de \$4,550 millones que principalmente consistieron en pagos a fabricantes de aeronaves para entregas futuras como parte de nuestro programa de renovación de flota. Las actividades de inversión que generaron efectivo fueron principalmente los dividendos recibidos de entidades no consolidadas de \$265.8 millones, principalmente relacionadas con nuestra participación en PLM.

Incremento o disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento

Las actividades de financiamiento arrojaron efectivo neto de \$(5,309.7) millones y \$1,438.7 millones en 2016 y 2017 respectivamente. 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) tienen un vencimiento de cinco años y devengan intereses a una tasa THIE más 200 puntos base. 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.

Año terminado el 31 de diciembre de 2016 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2015

	Año terminado el 31 de diciembre de		
	2016	2015	Variación
	(en millones de pesos)		
Otra Información Financiera:			
Flujos netos de efectivo de actividades de operación	\$8,769.7	\$4,333.70	102.36%
Efectivo neto usado en actividades de inversión	(\$5,781.6)	(4,425.10)	-217.74%
Efectivo neto por (usado en) actividades de financiamiento	\$1,438.8	\$2,416.90	-40.47%
Margen de Operación(1)	6.60%	6.50%	-0.9%
UAFIDAR	\$13,740.00	\$11,305.50	21.53%
Margen UAFIDAR	25.50%	24.10%	5.81%

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 de \$8,769.7, en comparación con \$4,333.7 millones durante 2015. El incremento de \$4,436.0 millones fue derivado principalmente de un incremento de \$2,197 millones en Transportación vendida no utilizada y (2) un incremento de \$523.8 millones en la Depreciación y Amortización.

Flujos Netos de Efectivo Usados en Actividades de Inversión

Las actividades de inversión usaron efectivo neto de \$5,781.6 millones durante el 2016 y de \$4,425.1 millones durante el 2015. Durante 2016, las actividades de inversión para las que usamos efectivo principalmente consistieron en (1) adquisición de propiedades equipo de \$5,224.6 millones, que principalmente consistieron en tres equipo B787-9s y mantenimiento mayor capitalizado relacionado con el equipo de vuelo; y pagos anticipados y depósitos de \$129.8 millones que principalmente consistieron en pagos a fabricantes de aeronaves para entregas futuras como parte de nuestro programa de renovación de flota. Las actividades de inversión que generaron efectivo fueron principalmente los dividendos recibidos de entidades no consolidadas de \$272.9 millones, principalmente relacionadas con nuestra participación en PLM.

Incremento ó disminución de Efectivo Neto de Actividades de Financiamiento

Las actividades de financiamiento arrojaron efectivo neto de \$1,438.8 millones y \$2,416.9 millones en 2015 y 2016 respectivamente. 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) tienen un vencimiento de cinco años y devengan intereses a una tasa TIIE más 200 puntos base. 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.

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).

(iv) 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 Prácticas 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.

(E) 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;
- clasificación de arrendamientos;
- 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 reembolsos 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 reembolsos, intercambios o boletos decomisados que difieren de las estimaciones. Evaluamos nuestras estimaciones periódicamente. Si dejamos fuera los reembolsos 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 pre-entrega 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. No hemos identificado deterioro alguno con respecto a nuestra flota de aeronaves existente. Al 31 de diciembre de 2017, 2016 y 2015 no se reconoció deterioro alguno en los activos de propiedades y equipo.

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 2017, 2016 y 2015, reconocimos un balance de devolución de aeronaves arrendadas de \$1,348.9, \$1,343.3 y \$1,374.2 respectivamente.

Clasificación de Arrendamientos. Los contratos de renta de equipo de vuelo están registrados 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 transmiten 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 ésta 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.

F) 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, utilizando el método retrospectivo total. Los principales impactos del IFRS15 se detallan a continuación:

- Un incremento en el ingreso pasaje 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).
- Esto se compensará parcialmente con una disminución en el ingreso pasaje derivada de la reclasificación de los pagos por compensación a pasajeros (anteriormente reconocidos como un gasto operativo) y por la reclasificación del costo por kilómetros acumulados del programa de viajero frecuente de Grupo Aeroméxico (que anteriormente se presentaban netos de otros ingresos).
- Al haber elegido el método retrospectivo de adopción de la NIIF 15 la información financiera se reformulará para el año 2017 para permitir la comparación entre períodos. Dentro de las Notas a los Estados Financieros Auditados de 2017 se incluyen más detalles de la implementación de estas NIIF.
- El impacto total de la implementación de la NIIF 15 a partir del 1 de enero de 2018, no representa modificaciones materiales, con respecto a las normas anteriores, con excepción a efectos de presentación.

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 2017. Durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017, 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 Circular Única y las reglas de la profesión. Estos servicios adicionales a los de la auditoría externa, representaron el 68% del honorario total pagado a KPMG por el año 2017.

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.

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, a partir de septiembre 2010, la cual es reconocida bajo el método de participación. Derivamos ingresos por ventas a PLM de recompensas en boletos en un monto de aproximadamente \$1,191 millones durante el año terminado el 31 de diciembre de 2017.

Incurrimos en gastos por compra a PLM de Puntos Premier por un monto aproximado de \$1,543 millones por el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2017.

Negocio conjunto con Delta Air Lines: Base de Mantenimiento AM-Delta Air Lines TechOps

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 (“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 e inició operaciones en enero de 2014. 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), e inició operaciones en el mes de diciembre de 2016.

(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

- (a) Establecer las estrategias generales para la conducción de los negocios de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (b) Vigilar la gestión y conducción de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, considerando la relevancia que tengan estas últimas en la situación financiera, administrativa y jurídica de la Sociedad, así como el desempeño de los Directivos Relevantes.
- (c) Aprobar, con la previa opinión del Comité que sea competente:

- (i) Las políticas y lineamientos para el uso o goce de los bienes que integren el patrimonio de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, por parte de personas relacionadas.
- (ii) Las operaciones, cada una en lo individual, con personas relacionadas, que pretenda celebrar la Sociedad o las personas morales que ésta controle.

No requerirán aprobación del Consejo de Administración, las operaciones que a continuación se señalan, siempre que se apeguen a las políticas y lineamientos que al efecto apruebe el Consejo de Administración:

- (1) Las operaciones que en razón de su cuantía carezcan de relevancia para la Sociedad o personas morales que ésta controle;
 - (2) Las operaciones que se realicen entre la Sociedad y las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa o entre cualquiera de éstas, siempre que (1) sean del giro ordinario o habitual del negocio, y (2) se consideren hechas a precios de mercado o soportadas en valuaciones realizadas por agentes externos especialistas; y
 - (3) Las operaciones que se realicen con empleados, siempre que se lleven a cabo en las mismas condiciones que con cualquier cliente o como resultado de prestaciones laborales de carácter general.
- (iii) Las operaciones que se ejecuten, ya sea simultánea o sucesivamente, que por sus características puedan considerarse como una sola operación y que pretendan llevarse a cabo por la Sociedad o las personas morales que ésta controle, en el lapso de un ejercicio social, cuando sean inusuales o no recurrentes, o bien, su importe represente, con base en cifras correspondientes al cierre del trimestre inmediato anterior en cualquiera de los supuestos siguientes:
 - (1) La adquisición o enajenación de bienes con valor igual o superior al 5% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.
 - (2) El otorgamiento de garantías o la asunción de pasivos por un monto total igual o superior al 5% (cinco por ciento) de los activos consolidados de la Sociedad.Quedan exceptuadas las inversiones en valores de deuda o en instrumentos bancarios, siempre que se realicen conforme a las políticas que al efecto apruebe el propio Consejo de Administración.
 - (iv) El nombramiento, elección y, en su caso, destitución del Director General de la Sociedad y su retribución integral, así como las políticas para la designación y retribución integral de los demás Directivos Relevantes.
 - (v) Las políticas para el otorgamiento de mutuos, préstamos o cualquier tipo de créditos o garantías a personas relacionadas.
 - (vi) Las dispensas para que un Consejero, Directivo Relevante o persona con poder de mando, aproveche oportunidades de negocio para sí o en favor de terceros, que correspondan a la Sociedad o a las personas morales que ésta controle o en las que tenga una influencia significativa. Las dispensas por transacciones cuyo importe

sea menor al mencionado en el inciso (iii) anterior, podrán delegarse en el Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.

- (vii) Los lineamientos en materia de control interno y auditoría interna de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle.
- (viii) Las políticas contables de la Sociedad, ajustándose a los principios de contabilidad reconocidos o expedidos por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores mediante disposiciones de carácter general.
- (ix) Los estados financieros de la Sociedad.
- (x) La contratación de la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa y, en su caso, de servicios adicionales o complementarios a los de auditoría externa.

Cuando las determinaciones del Consejo de Administración no sean acordes con las opiniones que le proporcione el Comité correspondiente, el citado Comité deberá instruir al Director General revelar tal circunstancia al público inversionista, a través de la bolsa de valores en que coticen las acciones de la Sociedad o los títulos de crédito que las representen, ajustándose a los términos y condiciones que dicha bolsa establezca en su reglamento interior.

- (d) Presentar a la Asamblea General de Accionistas que se celebre con motivo del cierre del ejercicio social:
 - (i) Los informes a que se refiere el artículo 43 de la Ley del Mercado de Valores.
 - (ii) El informe que el Director General elabore conforme a lo señalado en el artículo 44, fracción XI de la Ley del Mercado de Valores, acompañado del dictamen del Auditor Externo.
 - (iii) La opinión del Consejo de Administración sobre el contenido del informe del Director General a que se refiere el inciso anterior.
 - (iv) 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.
 - (v) El informe sobre las operaciones y actividades en las que hubiere intervenido conforme a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.
- (e) Dar seguimiento a los principales riesgos a los que está expuesta la Sociedad y personas morales que ésta controle, identificados con base en la información presentada por el Comité de Auditoría y Prácticas Societarias, el Director General y la persona moral que proporcione los servicios de auditoría externa, así como a los sistemas de contabilidad, control interno y auditoría interna, registro, archivo o información, de éstas y aquella, lo que podrá llevar a cabo por conducto del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (f) Aprobar las políticas de información y comunicación con los accionistas y el mercado, así como con los Consejeros y Directivos Relevantes, para dar cumplimiento a lo previsto en la Ley del Mercado de Valores.

- (g) Determinar las acciones que correspondan a fin de subsanar las irregularidades que sean de su conocimiento e instrumentar las medidas correctivas correspondientes.
- (h) Establecer los términos y condiciones a los que se ajustará el Director General en el ejercicio de sus facultades de actos de dominio.
- (i) Ordenar al Director General la revelación al público de los eventos relevantes de que tenga conocimiento. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación del Director General a que hace referencia el artículo 44, fracción V de la Ley del Mercado de Valores.
- (j) Vigilar y exigir el cumplimiento de los acuerdos de las Asambleas de Accionistas, lo cual podrá llevar a cabo a través del Comité de Auditoría y de Prácticas Societarias.
- (k) Determinar el sentido en que deberán ser emitidos los votos correspondientes a las acciones propiedad de la Sociedad, en las asambleas ordinarias, extraordinarias y especiales de accionistas de las sociedades en que la Sociedad sea titular de la mayoría de las acciones;
- (l) Sin perjuicio de lo establecido en el Artículo Cuadragésimo Primero de los estatutos sociales, podrá establecer los demás comités o comisiones especiales que considere necesarios para el desarrollo de las operaciones de la Sociedad, fijando, en su caso, las facultades y obligaciones de tales comités o comisiones, determinar el número de miembros que los integren y las reglas que rijan su funcionamiento. Dichos comités o comisiones no tendrán facultades que conforme a la Ley o a los estatutos de la Sociedad correspondan en forma exclusiva a la Asamblea General de Accionistas o al Consejo de Administración;
- (m) En general, para llevar a cabo todos los actos autorizados por los estatutos de la Sociedad o

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 y extraordinaria accionistas del 24 de abril de 2018, nuestro Consejo de Administración se integra de la siguiente manera:

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

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.

A continuación se presenta información respecto de los consejeros propietarios:

Javier Arrigunaga Gómez del Campo. El Sr. Arrigunaga es el presidente de nuestro Consejo de Administración y Presidente Ejecutivo. El Sr. Arrigunaga fue director general de Grupo Financiero Banamex y Citi en México del 2010 al 2014. Anteriormente, el Sr. 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 Sr. 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 Sr. Bastian es Director General de Delta Air Lines y miembro de nuestro Consejo de administración. Previamente a su nombramiento como Director General, fue presidente de Delta Air Lines entre 2007 y 2016. El Sr. Bastian se unió a Delta en 1998 como vicepresidente de Finanzas y Control de Delta y se ha desempeñado en varios roles como Director de reestructura entre 2005 y 2007, vicepresidente ejecutivo/director financiero a partir de 2005 y vicepresidente senior de Finanzas en 2000. El Sr. Bastian actualmente es parte del Consejo de Administración de Habitat for Humanity International y Woodruff Arts Center en Atlanta. 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 suscripción y compra de acciones celebrada entre nuestra compañía y Delta. Ver “*Principales Accionistas y Accionistas Vendedores*”.

William Carroll. El señor Carroll es Vicepresidente Senior de Finanzas y Contraloría de Delta Air Lines; previo a este cargo se desempeñó como CFO del área Internacional y Alianzas. Con más de treinta años de experiencia en Finanzas, el señor Carroll ha desempeñado funciones de Director Financiero y Controlador en operaciones nacionales e internacionales, incluyendo ocho años de asignaciones en el extranjero en España y México. Antes de unirse a Delta el señor Carroll trabajó para Homedics, una compañía global de productos de consumo, así como PepsiCo y Arthur Anderson & Co. Bill tiene una licenciatura en contabilidad de Rider University en Nueva Jersey. Él es un contador público certificado y cuenta con la acreditación CFA.

Andrés Conesa Labastida. El Sr. 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 y CECAM. Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Sempra, una de las empresas más importantes de energía en E.U.A. que actualmente cotiza en la Bolsa de Valores de Nueva York (NYSE). 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 Sr. Conesa tiene una licenciatura en economía del ITAM y un doctorado en economía deL Massachusetts Institute of Technology (MIT). 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 Sr. Cosío es Director General y vicepresidente del Consejo de Administración de Grupo Hotelero Brisas, S.A. de C.V., Director General de Compañía Industrial de Tepeji del Río, S.A. de C.V. consejero de Bodegas Santo Tomás, S.A. de C.V., consejero de Grupo Financiero Inbursa, S.A.B. de C.V., consejero de Grupo Carso, S.A.B. de C.V. y consejero de Teléfonos de México, S.A.B. de C.V. Estudió ingeniería avanzada en el ITESM.

Luis De La Calle Pardo. El Dr. De la Calle es el director general y socio fundador de De la Calle, Madrazo, Mancera, S.C., firma de consultoría económica, procesos regulatorios y comercio internacional. Es miembro del Institute of Public Council on Agriculture, Food, and Trade, del Consejo Mexicano del Asuntos Internacionales y del Instituto Mexicano para la Competitividad. Actualmente, es miembro del Consejo de Administración de Aeroméxico y Consejero de la Comisión Federal de Electricidad. Antes de trabajar en el sector privado, el Dr. de la Calle fue nombrado Subsecretario de Negociaciones Comerciales Internacionales en la Secretaría de Economía de México por los expresidentes Vicente Fox y Ernesto Zedillo, encabezando las negociaciones de México para los acuerdos de libre comercio bilaterales y multilaterales. Fue ministro para Asuntos Comerciales de la Embajada de México en Washington D.C., puesto en el que jugó un papel fundamental en el diseño, promoción e implementación del TLCAN. Fungió como consejero permanente de Pemex Exploración y Producción y de la Comisión Nacional Forestal y como secretario ejecutivo de la Comisión Nacional de Inversión Extranjera. El Dr. de la Calle tiene una licenciatura en economía del ITAM y una maestría y doctorado en económica de University of Virginia.

Valentín Diez Morodo. El Sr. Diez Morodo es presidente de Grupo Financiero Citibanamex y Presidente del Consejo consultivo de Grupo Modelo, S.A.B.. Funge como vicepresidente del Consejo de Administración de Kimberly Clark de México, S.A.B. de C.V. El Sr. Diez Morodo también es miembro del Consejo de Administración de varias empresas importantes, incluyendo International Advisory Board Citigroup, Inc., Grupo Kuo, S.A.B. de C.V.; Grupo Dine, S.A.B. de C.V., Mexichem, S.A.B. de C.V., ProMéxico, Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C. (Bancomext), Inditex Zara México, S.A. de C.V., Telefónica México, S.A. de C.V., Bodegas Vega Sicilia, S.A., e Instituto de Empresa, Madrid. También ha sido presidente de la COMCE y presidente del comité bilateral México-España del mismo organismo, miembro del Consejo Mexicano de Hombres de Negocios, presidente del IMCO, y presidente de la Asamblea de Asociados de la Universidad Iberoamericana, A.C. El Sr. Diez Morodo tiene una licenciatura en administración de empresas por la Universidad Iberoamericana y cuenta con cursos de posgrado en mercadotecnia, ventas y administración de Personal en Michigan University.

William H. Easter III. El Sr. 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 Sr. Easter sirvió como Vicepresidente 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 Sr. Easter tiene experiencia como miembro de los consejos de administración de otras empresas públicas donde prestó servicios en los comités de auditoría (presidente), compensación, finanzas y gobierno corporativo. Desde su retiro de DCP Midstream, LLC, el Sr. Easter ha estado involucrado en inversiones privadas. Ha tenido cargos a nivel dirección en las siguientes empresas, BakerHughes, Inc.; Concho Resources, Inc.; Sunoco, Inc. (2011-2012). Asimismo, es miembro de la Junta del Sistema Hospitalario Memorial Hermann en Houston, Texas.

Jorge Esteve Recolóns. El Sr. Esteve Recolóns es miembro del Consejo de Administración y del comité directivo de ECOM Agroindustrial, una empresa de agronegocios. Actualmente, el Sr. Esteve es Director General de COPRI, empresa mexicana de bienes raíces e infraestructura, y miembro del Latin American Conservation Council. El Sr. Esteve Recolóns se desempeñó como CEO de Seguros, Pensiones e Inversiones para Latinoamérica y el Caribe de HSBC, habiendo fundado el departamento de Sostenibilidad Corporativa para el banco. Él es miembro del Consejo de Administración de varias sociedades incluyendo Telmex y Real Turismo, propietario de los Hoteles Camino Real en México. El Sr. Diez Morodo tiene una licenciatura por la Universidad Anáhuac y cuenta con un MBA por la Kellogg Graduate School of Management in Chicago, Illinois.

Arturo Martínez del Campo Saucedo. Ingeniero industrial por la Universidad Iberoamericana con Maestría en (MBA) por la Universidad de California en Los Ángeles. Desde Febrero de 2015 a la fecha, es Director General Corporativo 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 señorita 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 se desempeñó como Coordinadora de Belleza y Coordinadora de Moda Jr. Cursó el diplomado en Artes Culinarias en el French Culinary Institute de Nueva York, tras el cual regresa a México para ocupar el puesto de Coordinadora de Moda en la revista Harper's Bazaar México y Latinoamérica y posteriormente como Junior Public Relations en la reconocida casa de moda francesa, Chanel. 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 Sr. Tricio Haro ocupó el cargo de presidente de nuestro Consejo de Administración entre 2013 y 2014. El Sr. Tricio Haro es presidente del Consejo de Administración de Grupo LALA, Envases Elopak y Nuplen Alimentos. El Sr. Tricio también es miembro del Consejo de Administración de Grupo Televisa, Mexichem, Grupo Financiero Banamex, Grupo Industrial Saltillo, Grupo Porres, así como del Consejo Mexicano de Negocios. También es miembro de Fundación LALA y del consejo del Hospital Infantil de México "Federico Gómez", miembro del consejo de Mexicanos Primero, miembro del ITESM, Unitec, el Woodrow Wilson Institute, Universidad de Cantabria en España y otras asociaciones industriales y organizaciones sociales y filantrópicas. El Sr. Tricio Haro es ingeniero agrónomo por el ITESM.

José Antonio Tricio Haro. El Sr. 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". El Sr. Tricio Haro tiene una licenciatura en ingeniería agrícola del ITESM.

Rafael Tricio Haro. El señor Tricio es inversionista en empresas productoras de leche y productos agrícolas. 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 socio y miembro del Consejo Directivo de la Asociación Ganadera Local de Productores de Leche de Gómez Palacio Durango.

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 cria 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. 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.

David Gustavo Lamoyi Córdova. El Sr. Lamoyi es nuestro Director Corporativo de Legal y Cumplimiento y prosecretario no miembro de nuestro Consejo de Administración.

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.

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 mayor información o que deseen reportar alguna situación indebida, a que contacten a las áreas correspondientes o a nuestra línea corporativa de denuncias anónima.

El Código está compuesto por 5 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 sobre acciones que pueden considerarse 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 uso de las tecnologías de 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.

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 materializar políticas, a ser aprobadas por su 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. 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 6 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:

- (i) *Auditoría*: supervisar a los auditores externos, analizar los informes de auditoría elaborados por los contadores, informar al Consejo de Administración sobre los controles internos existentes, supervisar las operaciones de partes relacionadas, solicitar a los funcionarios la elaboración de informes cuando sea necesario, 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. El Comité de Auditoría y Prácticas Societarias también asiste al Consejo de Administración en analizar y determinar las políticas de remuneración integral para el Director General y directivos relevantes.
- (ii) *Prácticas Societarias*: 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. Sus funciones, establecidas en los Estatutos de la Compañía, comprenden las siguientes: (i) en materia de prácticas societarias: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a la LMV y a los Estatutos; (b) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (c) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y hacer que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (d) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (e) presentar recomendaciones al Comité de Nominaciones y Compensaciones respecto de la remoción de miembros del Consejo de Administración de la Sociedad, y sus subsidiarias, así como de los funcionarios de éstas por violaciones a lo dispuesto en los estatutos de la Sociedad o en cualquier ordenamiento legal aplicable a la Sociedad; y (f) las demás que la LMV establezca o se prevean en los Estatutos sociales de la Sociedad, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna; y (ii) en materia de auditoría: (a) dar opinión al Consejo de Administración sobre los asuntos que le competan conforme a los Estatutos; (b) evaluar el desempeño de la persona moral que proporcione los servicios de Auditoría Externa, así como analizar el dictamen, opiniones, reportes o informes que elabore y suscriba el Auditor Externo. Para tal efecto, el Comité podrá requerir la presencia del citado auditor cuando lo estime conveniente, sin perjuicio de que deberá reunirse con este último por lo menos una vez al año; (c) discutir los estados financieros de la Sociedad con las personas responsables de su elaboración y revisión, y con base en ello recomendar o no al Consejo de Administración su aprobación; (d) informar al Consejo de Administración la situación que guarda el sistema de control interno y auditoría interna de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, incluyendo las irregularidades que, en su caso, detecte; (e) elaborar la opinión a que se refiere el artículo 28, fracción IV, inciso c) de la LMV y someterla a consideración del Consejo de Administración para su posterior presentación a la Asamblea General de Accionistas, apoyándose, entre otros elementos, en el dictamen del Auditor Externo. Dicha opinión deberá señalar, por lo menos: 1. Si las políticas y criterios contables y de información seguidas por la Sociedad son adecuados y suficientes tomando en consideración las circunstancias particulares de la misma; 2. Si dichas políticas y criterios han sido aplicados consistentemente en la información presentada por el Director General; y 3. Si como consecuencia de los numerales 1 y 2 anteriores, la información presentada por el Director General refleja en forma razonable la situación financiera y los resultados de la Sociedad; (f) apoyar al Consejo de Administración en la elaboración de los informes a que se refiere el artículo 28, fracción IV, incisos d) y e) de la LMV; (g) vigilar que las operaciones a que hacen referencia los artículos 28, fracción III y 47 de la LMV, se lleven a cabo ajustándose a lo previsto al efecto en dichos preceptos, así como a las políticas derivadas de los mismos; (h) solicitar la opinión de expertos independientes en los casos en que lo juzgue conveniente, para el adecuado desempeño de sus funciones o cuando conforme a la LMV o disposiciones de carácter general se requiera; (i) requerir a los Directivos Relevantes y demás empleados de la Sociedad o de las personas morales que ésta controle, reportes relativos a la elaboración de la información financiera y de cualquier otro tipo que estime necesaria para el ejercicio de sus funciones, (j) investigar los posibles incumplimientos de los que tenga conocimiento, a las operaciones, lineamientos y políticas de operación, sistema de control interno y auditoría interna y registro contable, ya sea de la propia Sociedad o de las personas morales que ésta controle, para lo cual deberá realizar un examen de la documentación, registros y demás evidencias comprobatorias, en el grado y extensión que sean necesarios para efectuar dicha vigilancia; (k) recibir observaciones formuladas por accionistas, Consejeros, Directivos Relevantes, empleados y, en general, de cualquier tercero, respecto de los asuntos a

que se refiere el inciso anterior, así como realizar las acciones que a su juicio resulten procedentes en relación con tales observaciones; (l) solicitar reuniones periódicas con los Directivos Relevantes, así como la entrega de cualquier tipo de información relacionada con el control interno y auditoría interna de la Sociedad o personas morales que ésta controle; (m) informar al Consejo de Administración de las irregularidades importantes detectadas con motivo del ejercicio de sus funciones y, en su caso, de las acciones correctivas adoptadas o proponer las que deban aplicarse; (n) convocar a Asambleas Generales de Accionistas y solicitar que se inserten en el orden del día de dichas asambleas los puntos que estimen pertinentes; (o) vigilar que el Director General dé cumplimiento a los acuerdos de las Asambleas Generales de Accionistas y del Consejo de Administración de la Sociedad, conforme a las instrucciones que, en su caso, dicte la propia asamblea o el referido Consejo de Administración; (p) vigilar que se establezcan mecanismos y controles internos que permitan verificar que los actos y operaciones de la Sociedad y de las personas morales que ésta controle, se apeguen a la normativa aplicable, así como implementar metodologías que posibiliten revisar el cumplimiento de lo anterior; (q) las demás que los Estatutos y la LMV establezcan, acordes con las funciones que el presente ordenamiento legal le asigna.

Comité de Nominaciones y Compensaciones

Nuestro comité de nominaciones y compensaciones cuenta con las siguientes responsabilidades:

- proponer nombres de candidatos para nuestro Consejo de Administración en nuestra asamblea de accionistas;
- proponer la compensación de los miembros de nuestro Consejo de Administración y comités de nuestra asamblea de accionistas;
- 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
- presentar, por lo menos una vez cada año, un reporte a nuestro Consejo de Administración y asamblea de accionistas con respecto a nuestras actividades.

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 100% 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	Director Ejecutivo de Finanzas
Michael Stephen Medeiros	2017	Director Ejecutivo de Operaciones y Mantenimiento
Anco David van der Werff.....	2014	Director Ejecutivo de Ingresos
Sergio Alfonso Allard Barroso	2010	Director Ejecutivo de Relaciones Institucionales
David Gustavo Lamoyi Córdova.....	2013	Director Corporativo de Legal y Cumplimiento

Andrés Conesa Labastida. Ver Sección “Administración – Administración y Accionistas – Consejeros”.

Ricardo Javier Sánchez Baker. El Sr. Sánchez Baker es nuestro director ejecutivo de finanzas y ha trabajado en nuestra compañía desde 2006. El Sr. 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 Sr. 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.

Michael Stephen Medeiros. El señor Medeiros es nuestro director ejecutivo de operaciones y mantenimiento, cuenta con amplia experiencia en el sector aeronáutico, donde destacó previamente en posiciones operativas clave para Delta Air Lines como Vicepresidente de Seattle, Vicepresidente de Nueva York donde desarrolló el Hub de JFK, así como Vicepresidente de Recursos Humanos y Talento. Michael cuenta con un MBA por la Universidad de Auburn.

Anco David van der Werff. Director Ejecutivo de Ingresos de Aeroméxico desde mayo de 2014. Se une a la aerolínea con una extensa carrera en la industria: antes de integrarse al equipo fungía como Vicepresidente Senior de Precios y Gestión de Ingresos en Qatar Airways y previamente Vicepresidente Senior de Ventas Globales y Distribución. Trabajó en gestión de ingresos para el joint venture de KLM/Northwest, en Italia para KLM y para Air France KLM en Suecia y Reino Unido. Tiene una maestría en Harvard Business School y una licenciatura de la Universidad de Leiden en Países Bajos; también ha sido profesor invitado en diversas universidades, como Cranfield en Reino Unido, Bad Honnef en Alemania y Texas A&M en Qatar.

Sergio Alfonso Allard Barroso. El Sr. Allard es nuestro director ejecutivo de relaciones institucionales y ha trabajado para nuestra compañía desde 2010. Asimismo, el Sr. Allard fue director de asuntos comerciales de Spanair y director corporativo de asuntos comerciales de Mexicana de Aviación. El Sr. 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.

David Gustavo Lamoyi Córdova, Ver Sección “Administración – Administración y Accionistas – Secretario y Prosecretario de nuestro Consejo de Administración”.

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 2016 y 2015 (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 2017, la remuneración total que la Emisora pagó a sus consejeros y miembros de Alta Dirección fue de aproximadamente \$335.7 millones de pesos, lo que incluye compensación fija y compensación variable.

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2017, 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 retiro o por terminación de la relación laboral conforme a la legislación mexicana en los mismos términos que los demás empleados.

Las resoluciones adoptadas por los accionistas de la Compañía el día 6 de abril de 2011 contemplaron la creación de un Plan de Opción de Acciones para los funcionarios que cumplan con los parámetros que determine el Consejo de Administración, hasta por un monto máximo que represente el 3% de las Acciones en circulación. El Plan continuará instrumentándose en la forma en la que lo determine el Consejo de Administración de la Sociedad, dando un trato general y equivalente para directivos o empleados que mantengan condiciones similares de trabajo.

Desde la colocación inicial de Aeroméxico, el Grupo ha concedido pagos basados en acciones, a cierto personal clave de la dirección.

La siguiente tabla muestra una integración de los principales accionistas que la empresa tiene conocimiento de acuerdo con la información obtenida en la Asamblea de Accionistas del 24 de abril de 2018:

Accionistas	Acciones
Inversionistas, consejeros y personas relacionadas ⁽¹⁾	164,672,013
Delta	349,757,830
Otros accionistas	182,463,213
Total de acciones en circulación	696,893,056
Acciones en tesorería pendientes de suscripción y pago	68,957,037
Total acciones Autorizadas ⁽²⁾	765,850,093

(1) La información del número de acciones es estimada.

(2) En la Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas del 26 de abril de 2016 se resolvió cancelar 204,598,549 acciones que se encontraban pendientes de suscripción y pago.

De acuerdo con la información proporcionada a la Compañía por sus consejeros y directivos relevantes, los señores consejeros Eduardo Tricio Haro, Antonio Cosío Pando, Valentín Díez Morodo y Jorge Esteve Recolóns 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.

Al 31 de diciembre de 2017, el capital social suscrito y pagado ascendía a 3.53 millones. Además, al 24 de abril de 2018, fecha en que se celebró nuestra última Asamblea de Accionistas, el capital social suscrito y pagado ascendía a 3.53 millones, en tanto que se encontraban en circulación 696,893,056 Acciones Serie “Única”, especiales, nominativas sin expresión de valor nominal.

Para mayor información, ver Sección “(4)Administración – (c)Administradores y Accionistas – Principales Accionistas”.

Existen restricciones a los derechos corporativos otorgados a los accionistas extranjeros. Para mayor información ver Sección “(1)Información General – (c)Factores de Riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones”.

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. Ver *“Factores de Riesgo - Es posible que los derechos de preferencia para suscribir nuestras acciones no estén disponibles para los accionistas extranjeros.”*

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 las 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 nuestras acciones
- 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 derivan 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 si 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 4 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 aplase 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 dieran fianza bastante para responder de los daños y perjuicios que pudieren causarse a la Emisora por la inexecución 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.

Nombramiento de Consejeros

- La LMV establece que los consejos de administración de sociedades anónimas 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 tiene 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 nuestras utilidades netas 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 si, 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 fondos 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 aprobado 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 haberse 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 duda razonable;
- los efectos patrimoniales negativos no haya 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 2017, 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 (miles de acciones)
	Alto	Bajo	
	(en Pesos)		
2012			
Primer Trimestre	25.31	22.97	233.1
Segundo Trimestre	23.16	20.06	228.9
Tercer Trimestre	22.64	18.95	296.7
Cuarto Trimestre	21.86	19.07	369.1
2013			
Primer Trimestre	19.40	16.77	508.2
Segundo Trimestre	18.10	15.91	538.4
Tercer Trimestre	18.66	16.50	565.1
Cuarto Trimestre	18.98	17.40	872.8
2014			
Primer Trimestre	20.96	18.05	1,037.2
Segundo Trimestre	22.84	20.37	920.1
Tercer Trimestre	22.41	19.73	610.9
Cuarto Trimestre	21.48	19.50	517.4
2015			
Primer Trimestre	27.05	19.39	641.3
Segundo Trimestre	29.30	24.75	671.6
Tercer Trimestre	27.15	25.00	1,114.6
Cuarto Trimestre	40.22	26.55	492.7
2016			
Primer Trimestre	41.60	38.20	483.6
Segundo Trimestre	41.38	35.98	255.7
Tercer Trimestre	37.79	35.35	404.4
Cuarto Trimestre	39.25	33.86	651.0
2017			
Primer Trimestre	46.93	37.89	711.2
Segundo Trimestre	39.43	36.80	509.2
Tercer Trimestre	38.04	33.14	257.5
Cuarto Trimestre	33.57	28.59	215.7
Información de los últimos seis meses			
Noviembre 2017	32.31	30.00	255.8
Diciembre 2017	31.36	28.59	281.3
Enero 2018	29.70	28.99	225.0
Febrero 2018	29.20	26.84	207.6
Marzo 2018	29.21	27.80	589.5

Fuente: Bolsa Mexicana de Valores, Bloomberg.

(C) Formador de Mercado

A partir del 30 de mayo de 2011 hasta el 30 de mayo de 2012 Acciones y Valores Banamex S.A. de C.V. Casa de Bolsa, Integrante del Grupo Financiero Banamex llevó a cabo operaciones de Formador de Mercado para los valores identificados como AEROMEX, serie única, registrados con el número 3334-1.00-2011-001 que cotizan en la BMV. Dicho convenio tiene la finalidad de fomentar la liquidez de las acciones en circulación.

A partir del 1 de julio de 2012 hasta el 26 de agosto de 2015, la Emisora contaba con un contrato de prestación de servicios de “formador de mercado” con UBS Casa de Bolsa, S.A. de C.V., UBS Grupo Financiero, para operar sus acciones bajo la clave de pizarra “AEROMEX” Serie Única, con código ISIN / CUSIP: MX01AE010005. Con la firma de dicho contrato, la Emisora ratificó su compromiso con los accionistas para aumentar la liquidez de las Acciones, así como para promover la estabilidad y la continuidad de precios de las Acciones.

En virtud de la contratación de estas instituciones como formador de mercado, no ha existido un impacto relevante en los niveles de operación y precios de las acciones ni en los diferenciales máximos de precios entre las posturas de compra y venta sobre las acciones.

El monto operado diario en 2017 por Aeroméxico fue de \$16,210,122 pesos mexicanos en promedio, mientras que el volumen promedio operado diario en el mercado en 2017 fue de 421,596 títulos.

Año 2017	Mercado Total	
Mes	Títulos	Monto MXN
Enero	403,518	15,708,770
Febrero	628,769	27,919,000
Marzo	1,050,624	43,592,424
Abril	382,470	14,447,736
Mayo	413,938	15,906,248
Junio	774,429	29,098,887
Julio	404,151	15,165,578
Agosto	223,277	8,203,192
Septiembre	128,746	4,434,661
Octubre	138,727	4,391,758
Noviembre	243,174	7,552,299
Diciembre	267,325	8,100,910
Promedio	421,596	16,210,122

Fuente: Bloomberg , diciembre 2017.

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.

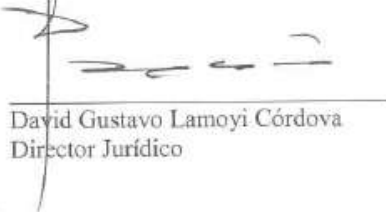
GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.



Andrés Conesa Labastida
Director General



Ricardo Javier Sánchez Baker
Director de Finanzas



David Gustavo Lamoyi Córdova
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. (la “Compañía”) y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como los estados financieros consolidados dictaminados de la Compañía y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y por los años terminados en esas fechas, que se incluye como anexo en el presente Reporte Anual, 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 dictaminados de la Compañía y Subsidiarias al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y por los años terminados en esas fechas, así como también, al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexos en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 9 de abril de 2018 y 18 de abril de 2017, respectivamente, 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 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 demás información contenida en el presente Reporte Anual que no provenga de los estados financieros consolidados por él dictaminados.”

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.



C.P.C. Mario Fernández Dávalos
Socio



C.P.C. Manuel Jiménez Lara
Apoderado

7) ANEXOS

(a) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2017 y 2016 y firma del auditor.

b) Estados Financieros Consolidados al 31 de diciembre de 2016 y 2015 y firma del auditor.

c) Informe Asamblea De Accionistas- Anexo C Informe Del Comité De Auditoría