

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual

Reporte Anual:	Anexo N
Oferta pública restringida:	No
Tipo de instrumento:	Acciones
Emisora extranjera:	No
Mencionar si cuenta o no con aval u otra garantía, especificar la Razón o Denominación Social:	NA
En su caso, detallar la dependencia parcial o total:	No



GRUPO AEROMÉXICO, S.A.B. DE C.V.

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

Serie [Eje]	SERIE 1
Especificación de las características de los títulos en circulación [Sinopsis]	
Clase	Especial
Serie	Única
Tipo	Nominativas, sin expresión de valor nominal
Número de acciones	136,423,959
Bolsas donde están registrados	NA
Clave de pizarra de mercado origen	AERO
Tipo de operación	
Observaciones	

Clave de cotización:

AERO

La mención de que los valores de la emisora se encuentran inscritos en el Registro:

Los títulos se encuentran inscritos en el Registro Nacional de Valores

Leyenda artículo 86 de la LMV:

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 este Reporte anual, ni convalida los actos que, en su caso, hubieren sido realizados en contravención de las leyes.

Leyenda Reporte Anual CUE:

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 por el año terminado el 31 de diciembre de 2024.

Periodo que se presenta:

2024

Índice

[411000-AR] Datos generales - Reporte Anual	1
[412000-N] Portada reporte anual	2
[413000-N] Información general	6
Glosario de términos y definiciones:	6
Resumen ejecutivo:	10
Factores de riesgo:	30
Otros Valores:	64
Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:	64
Destino de los fondos, en su caso:	65
Documentos de carácter público:	65
[417000-N] La emisora	66
Historia y desarrollo de la emisora:	66
Descripción del negocio:	74
Actividad Principal:	74
Canales de distribución:	94
Patentes, licencias, marcas y otros contratos:	97
Principales clientes:	99
Legislación aplicable y situación tributaria:	99
Recursos humanos:	115
Desempeño ambiental:	118
Información de mercado:	120
Estructura corporativa:	124
Descripción de los principales activos:	124
Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:	125
Acciones representativas del capital social:	126
Dividendos:	128

[424000-N] Información financiera	129
Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:	129
Informe de créditos relevantes:	130
Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:	135
Resultados de la operación:	136
Situación financiera, liquidez y recursos de capital:	150
Control Interno:	159
Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:	160
[427000-N] Administración	163
Auditores externos de la administración:	163
Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:	163
Administradores y accionistas:	166
Estatutos sociales y otros convenios:	185
[429000-N] Mercado de capitales.....	196
Estructura accionaria:	196
Comportamiento de la acción en el mercado de valores:	196
[431000-N] Personas responsables.....	198
[432000-N] Anexos	200

[413000-N] Información general

Glosario de términos y definiciones:

a)	Glosario de Términos y Definiciones
“ADSs”	significa American Depositary Shares.
“Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas”	significa Delta Air Lines, American Airlines Group Inc. y United Airlines Holdings, Inc.
“Aeroméxico Cargo”	significa Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Connect”	significa Aerolitoral, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Rewards”	significa el programa de viajero frecuente administrado y operado por PLM, anteriormente conocido como Club Premier.
“Aeroméxico Servicios”	significa, conjuntamente, Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V., Estrategias Especializadas de Negocios, S.A. de C.V., y Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S.A. de C.V.
“Aeroméxico Sistemas Integrados”	significa Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S.A. de C.V.
“Aeromexpress”	significa Aeromexpress, S.A. de C.V.
“Aeronaves”	significa Aeronaves de México, S.A. de C.V.
“AFAC”	significa la Agencia Federal de Aviación Civil.
“AICM”	significa el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, que está concesionado a Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V.
“Aimia”	significa Aimia Inc.
“AM Formación”	significa AM Formación Interna, S.A. de C.V.
“AM BD”	significa AM BD GP JV, S.A.P.I. de C.V.
“Apollo”	significa Apollo Management Holdings L.P.
“Aprobación Regulatoria de la DGIE”	significa el oficio de fecha 12 de marzo de 2024, notificado a la Sociedad el 22 de marzo de 2024, mediante el cual la DGIE aprobó que la Sociedad modifique sus estatutos sociales para transformarse en una sociedad anónima bursátil de capital variable.
“ASA”	significa Aeropuertos y Servicios Auxiliares, organismo público descentralizado.
“ASSA”	significa la Asociación Sindical de Sobrecargos de Aviación de México.
“ASK”	significa asientos-kilómetros disponibles (<i>Available Seat Kilometer</i>), una unidad que utilizan las aerolíneas para medir la capacidad, que consiste en el número de asientos disponibles para los pasajeros, independientemente de si están ocupados, multiplicado por el número de kilómetros que ha volado la aeronave que tiene dichos asientos.
“ASPA”	significa la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.
“B737-700-NG”	significa las aeronaves Boeing 737-700-NG.
“B737-800-NG”	significa las aeronaves Boeing 737-800-NG.

“B737-8 MAX”	significa las aeronaves Boeing 737-8 MAX.
“B737-9 MAX”	significa las aeronaves Boeing 737-9 MAX.
“B787-8”	significa las aeronaves Boeing 787- 8.
“B787-9”	significa las aeronaves Boeing 787- 9.
“BMV” o “Bolsa Mexicana de Valores”	significa la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V.
“Boeing 737”	significa la familia de aeronaves Boeing 737, de las cuales tenemos B737-700-NG, B737-800-NG, B737-8 MAX y B737-9 MAX en nuestra flota.
“Boeing 737 MAX”	significa las aeronaves Boeing 737 MAX, de las cuales tenemos B737-8 MAX y B737-9 MAX en nuestra flota.
“Boeing 737-NG”	significa las aeronaves Boeing 737-NG, de las cuales tenemos B737-NG-700 y B737-NG-800 en nuestra flota.
“Boeing 787 Dreamliner”	significa la familia de aeronaves Boeing 787, de las cuales tenemos las aeronaves B787-8 y B787-9 en nuestra flota.
“BSPO”	significa, conjuntamente, Baupost Group, LLC, Silver Point Capital, LP, y Oaktree Capital Management, LP.
“CASK”	significa Costo por ASK, que consiste en todos los costos de operación (con exclusión de los gastos de reestructuración, otros ingresos (pérdidas) y la parte de la pérdida (ganancia) sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación) divididos entre el ASK respecto a cierto periodo de medición.
“CASK ex-fuel”	significa CASK excluyendo el costo de combustible.
“CBAs”	significa contratos colectivos de trabajo.
“Capítulo 11”	Significa los procedimientos bajo el capítulo 11 del Código de Quiebras de los EE.UU.
“Cirium”	se refiere a la empresa que proporciona análisis de aviación y datos.
“Club Premier”	significa nuestro anterior programa de viajero frecuente, actualmente conocido como Aeroméxico Rewards.
“Código Compartido”	se refiere a la relación entre dos o varias aerolíneas, conforme a la cual una de las aerolíneas coloca su código designado en un vuelo que opera otra aerolínea, y vende boletos para ese vuelo, incluso si no es la operadora del mismo.
“COFECE”	significa la Comisión Federal de Competencia Económica.
“CNBV”	significa la Comisión Nacional Bancaria y de Valores.
“CO AV”	significa cualquier circular obligatoria emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
“CORSIA”	significa el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional.
“Delta”	significa Delta Air Lines, Inc. (NYSE: DAL).
“DGIE”	significa la Dirección General de Inversión Extranjera.
“Diio”	se refiere a la plataforma de análisis de Cirium para la industria de la aviación.
“DIP”	significa deudor en posesión.
“Disposiciones Generales”	significa las Disposiciones de carácter general aplicables a las emisoras de valores y a otros participantes del mercado de valores, emitidas por la CNBV.
“Distancia promedio por segmento”	significa la distancia promedio recorrida por una aeronave.

“DOT”	significa el Departamento de Transporte de los EE.UU. (<i>U.S. Department of Transportation</i>).
“E190”	significa las aeronaves Embraer 190.
“EIA”	significa la Administración de Información Energética de los EE.UU. (<i>U.S. Energy Information Administration</i>).
“EU ETS”	significa el Régimen de Cotización de Emisiones de la Unión Europea.
“FAA”	significa la Administración Federal de Aviación de los EE.UU. (<i>U.S. Federal Aviation Administration</i>).
“Factor de Culminación”	significa el número de vuelos regulares operados, dividido entre el número de vuelos regulares programados.
“Factor de Ocupación”	significan los RPKs, según se define más adelante, dividido por ASKs y expresado como un porcentaje.
“FASK”	significa gastos de combustible por ASK, el cual consiste en gasto de operación de turbosina dividido entre ASK para un periodo determinado.
“FMI”	significa el Fondo Monetario Internacional.
“FSC”	significa aerolíneas de servicio completo (por sus siglas en inglés, <i>Full-Service Carrier</i>)
“FSC Internacionales Europeas Más Importantes”	significa International Airlines Group, Air France-KLM y Deutsche Lufthansa AG.
“GDS”	significa el sistema de distribución mundial, el cual se usa para administrar y vender el inventario de la capacidad disponible de una aerolínea. El GDS también se puede usar para administrar los productos complementarios.
“Hub”	significa una estación o terminal que es el centro de distribución de pasajeros y que coordina los horarios de múltiples vuelos y facilita las conexiones.
“IASA”	significa Evaluación de Seguridad Aérea Internacional (<i>International Aviation Safety Assessment</i>).
“IATA”	significa la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (<i>International Air Transportation Association</i>).
“Incremento en la Capacidad”	significa una técnica en la industria aérea para incrementar la capacidad al sustituir aeronaves más pequeñas por otras más grandes.
“Independencia”	significa el Sindicato Nacional de Trabajadores al Servicio de las Líneas Aéreas, Transportes, Servicios, Similares y Conexos.
“Indeval”	significa S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V.
“INEGI”	significa el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
“INPC”	significa el Índice Nacional de Precios al Consumidor.
“IOSA”	significa la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA (<i>IATA Operational Safety Audit</i>).
“IRS”	significa el Servicios de Impuestos de EE.UU. (<i>Internal Revenue Service</i>).
“JCA”	significa el Contrato de Cooperación Conjunta (<i>Joint Cooperation Agreement</i>) entre Grupo Aeroméxico y Delta, de fecha 27 de marzo de 2015, y aprobado por la COFECE y la DOT en 2017, según sea modificado.
“LATAM”	significa LATAM Airlines Group S.A., junto con sus subsidiarias.
“LCC”	significa aerolínea de bajo costo.

“Ley de Aeropuertos”	significa la Ley de Aeropuertos.
“Ley de ATS”	significa la Ley de Seguridad de la Aviación y del Transporte (<i>U.S. Aviation and Transportation Security Act</i>) de los EE.UU.
“Ley de Valores”	significa la Ley de Valores de los EE.UU. (<i>Securities Act of 1933</i>)
“LGSM”	significa la Ley General de Sociedades Mercantiles.
“LMV”	significa la Ley del Mercado de Valores.
“MEBC”	significa Mantenimiento y Equipo de Baja California, S.A. de C.V.
“MERCO”	significa Monitor Empresarial de Reputación Corporativa.
“México”	significa los Estados Unidos Mexicanos.
“MRO”	significa Mantenimiento, Reparación y Revisión Mayor.
“MRO Holdings”	significa MRO Holdings, Inc.
“MRO México”	significa México MRO Management, S. de R.L. de C.V., una subsidiaria de MRO Holdings.
“NLU”	significa el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, el cual se encuentra en Zumpango, Estado de México.
“NPS”	significa “ <i>Net Promoter Score</i> ”, un indicador de la experiencia del cliente. Para efectos de claridad, calculamos los NPS a través de un estudio ascendente, que consiste en un cuestionario personalizado para nuestros clientes sobre su experiencia en relación con nuestros servicios, y un estudio descendente (<i>top-down</i>) que consiste en un análisis de mercado realizado por un consultor externo a través de encuestas ciegas y estandarizadas en el AICM, diseñadas para identificar nuestra posición en el mercado en comparación con nuestros competidores.
“OACI”	significa la Organización de Aviación Civil Internacional.
“OAG”	significa <i>Official Airline Guide</i> , un proveedor mundial de datos sobre viajes con sede en Reino Unido.
“OPEP”	significa la Organización de Países Exportadores de Petróleo.
“PBH”	significa pago por hora de operación del motor (<i>power-by-the-hour</i>).
“PEMEX”	significa Petróleos Mexicanos y sus subsidiarias.
“PLM”	significa PLM Premier, S.A.P.I. de C.V. (antes conocido como Premier Loyalty & Marketing, S.A.P.I. de C.V.), subsidiaria de Grupo Aeroméxico.
“PRASK”	significa Ingresos por Pasajeros por ASK, que consiste en los ingresos totales por pasajeros, divididos entre los ASK totales durante un cierto periodo.
“Prima por Ingreso”	significa la diferencia en ingresos unitarios entre el producto ofrecido por nosotros y otras aerolíneas mexicanas debido al reconocimiento de marca, calidad de servicio y opciones de horarios, entre otros diferenciadores de producto. La prima por ingresos puede ser calculada comparando el RASK entre las aerolíneas.
“PRISM”	se refiere a una herramienta avanzada de Sabre Corporation que optimiza los viajes corporativos mediante análisis de datos en tiempo real.
“PROFECO”	significa la Procuraduría Federal del Consumidor.
“PROFEPA”	significa la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
“Puntos Aeroméxico Rewards”	significa los puntos que los miembros de nuestro programa de lealtad, Aeroméxico Rewards, obtengan en relación con la compra de boletos de avión y otros bienes y servicios.

“RASK”	significa los Ingresos por ASK, que consisten en los ingresos totales divididos entre los ASK totales durante un cierto periodo.
“Reglamento del Registro Aeronáutico”	Significa las normas y reglamento del Registro Aeronáutico Mexicano.
“Rendimiento”	significa la cantidad promedio de los ingresos recibidos por pasajero de pago que vuela un kilómetro, el cual calculamos como los ingresos totales por pasajeros, divididos entre el RPK para el periodo correspondiente.
“RNV”	significa Registro Nacional de Valores.
“RPK”	significa Pasajero por Kilómetro Transportado, que consiste en el número de los pasajeros transportados, multiplicado por el número de los kilómetros recorridos por dichos pasajeros durante un cierto periodo.
“SAF”	significa combustible sostenible de aviación.
“SCJN”	significa la Suprema Corte de Justicia de la Nación.
“SEMARNAT”	significa la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
“Servicios Corporativos”	significa Servicios Corporativos Aeroméxico, S.A. de C.V.
“SICT”	significa la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.
“SkyTeam”	significa la alianza internacional global SkyTeam, integrada por 20 aerolíneas, incluida Aeroméxico.
“Slot”	significa el horario de aterrizaje y de despegue asignado por la administración de un aeropuerto
“SOFR”	significa la Tasa Nocturna de Financiamiento Garantizado (<i>Secured Overnight Financing Rate</i>).
“STIA”	significa el Sindicato de Trabajadores de la Industria Aeronáutica, Similares y Conexos de la República Mexicana.
“Tasa de utilización de la aeronave”	significa el número de horas durante las cuales una aeronave estuvo efectivamente en vuelo por día de operación.
“TechOps MX”	significa AM DL MRO JV, S.A.P.I. de C.V.
“TIIE”	significa la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio.
“T-MEC”	significa el Tratado entre México, EE.UU. y Canadá.
“TSA”	significa la Administración de Seguridad en el Transporte de los EE.UU. (<i>U.S. Transportation Security Administration</i>).
“ULCC”	significa aerolínea de ultra bajo costo.
“VFR”	significa la categoría de viajes “visitar amigos y parientes”.
“World Fuel”	significa World Fuel Services, Inc.

Resumen ejecutivo:

b) Resumen Ejecutivo

El presente resumen destaca cierta información seleccionada contenida en otras secciones en el Reporte. Puesto que éste es sólo un resumen, no contiene toda la información que es importante para usted. Deberá leer cuidadosamente el Reporte completo, en especial las secciones tituladas “Factores de Riesgo”, “Comentarios y Análisis de la Administración sobre los resultados de operación y la situación financiera de la Emisora”, los

estados financieros intermedios y los estados financieros consolidados auditados incluidos en otras secciones en el Reporte, antes de invertir en las Acciones.

Información General

Aeroméxico se ha posicionado excepcionalmente como la única aerolínea de servicio completo, o FSC, con sede en México, y la única aerolínea que presta servicios de larga distancia, con aeronaves de fuselaje ancho que conectan a México con el resto del mundo. Ofrecemos una experiencia de excelencia, tanto a destinos internacionales como nacionales. Al 31 de diciembre de 2024, prestamos servicios en cada una de las ciudades principales en México y en 47 ciudades internacionales en 21 países en diversos continentes: Norteamérica, Sudamérica, Europa y Asia. Mantenemos la red de rutas más atractiva de México, y somos la aerolínea líder en el AICM, el aeropuerto más grande en México y que representó el 30% de los pasajeros totales que realizaron vuelos dentro, a y desde México en 2024, de acuerdo con la AFAC. También contamos con una fuerte presencia en otros mercados grandes de negocios en México, que incluyen a Guadalajara y Monterrey, en donde facilitamos la conectividad global al ofrecer vuelos intercontinentales. Además, tenemos una presencia relevante en los mercados vacacionales de alta demanda, tales como Cancún y Puerto Vallarta. Somos la única aerolínea mexicana que es miembro de una de las tres alianzas de aerolíneas globales a través de nuestra membresía en SkyTeam, una red mundial de 18 aerolíneas internacionales, que fundamos con Delta hace más de 20 años. Adicionalmente, tenemos una alianza estratégica con Delta que apoya los flujos de pasajeros en el mercado transfronterizo de México-EE.UU., el segundo mercado de pasajeros de vuelos transfronterizos más grande en el mundo, medido por asientos disponibles en 2024, de acuerdo con Diio.

En 2022, como resultado de la recesión económica causada por la pandemia de COVID-19, concluimos un proceso de reorganización y reestructura financiera. Consideramos que estamos posicionados para lograr un crecimiento significativo y rentable, a través de nuestra estructura de costos reducida después de nuestra reestructuración bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de EE.UU. y al incremento de nuestra flota a aeronaves más grandes y más eficientes. En los años posteriores a nuestra reestructuración financiera, hemos realizado inversiones para ampliar nuestra flota y mejorar el producto y la experiencia del cliente para nuestros pasajeros y pretendemos seguir realizándolo. Estas inversiones nos permitirán mantener el estándar de servicio más alto como la única FSC con sede en México, así como nuestra posición como la aerolínea preferida de México. Estamos bien posicionados para continuar fortaleciéndonos, dado que operamos en uno de los mercados aéreos más grandes y de más alto crecimiento, de conformidad con el Banco Mundial, y nuestro CASK es significativamente inferior al de las Aerolíneas de servicio completo norteamericanas y las FSC Internacionales Europeas Más Importantes. El panorama competitivo de las aerolíneas mexicanas ha cambiado significativamente desde el inicio de la pandemia de COVID-19. Consideramos que la combinación del tamaño y crecimiento del mercado aéreo en México ha creado uno de los mejores entornos del mercado aéreo en el mundo.

Tenemos un modelo de negocios único en México que nos posiciona para el éxito. Los atributos clave de nuestro modelo de negocios incluyen:

- somos la única FSC con sede en México que ofrece servicios de excelencia, lo que impulsa nuestra prima de ingresos de forma relevante;
- ofrecemos servicios de excelencia a una combinación equilibrada de clientes en viajes de negocios y de placer;
- contamos con una flota reciente, moderna y mejorada;
- transformamos nuestro negocio durante la pandemia y disminuimos el tamaño de nuestra estructura de costos;
- tenemos socios estratégicos líderes de la industria, incluido Delta a través del JCA; y
- contamos con un programa de lealtad altamente valorado.

La única FSC que ofrece servicios de excelencia con sede en México, lo que impulsa nuestra prima de ingresos relevante.

Somos la única FSC de México que presta servicios de excelencia a los pasajeros que viajan hacia, desde o dentro de México. Ofrecemos a los pasajeros experiencias de alta calidad al ofrecer tres clases de servicios de cabina, incluido el producto de clase ejecutiva, identificado como Clase Premier, con asientos reclinables (*lie flat beds*) y un área de bar privado en ciertos vuelos de larga distancia. Ofrecemos amenidades durante el vuelo, incluyendo conectividad Wi-Fi con mensajería de textos gratuita, además de bebidas y alimentos de cortesía preparados por chefs de fama mundial y, en algunos vuelos, pantallas de video en cada asiento. Nuestros clientes premium tienen acceso a nuestros salones VIP; asimismo, ofrecemos el mejor cumplimiento puntual y prestamos servicios de manejo de equipaje confiables. Adicionalmente, nuestros clientes tienen acceso a nuestro programa de lealtad, Aeroméxico Rewards, el cual es el programa más grande en México. A través de nuestro modelo de aporte y dispersión (*hub-and-spoke*), ofrecemos una gran cantidad de frecuencias diarias y una amplia conectividad a destinos importantes de viajes de negocios y de placer, que incluyen la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Cancún, Nueva York, Los Ángeles, Madrid, Londres, París, Roma, Ámsterdam, Tokio, Bogotá, Sao Paulo, Santiago y Buenos Aires, y reanudamos los vuelos a Seúl, Corea del Sur, en el tercer trimestre de 2024. Además, la solidez de nuestro brazo regional nacional, Aeroméxico Connect, alimenta fuertemente a la red para nuestros vuelos internacionales de larga distancia y consolida nuestra huella nacional. Ninguna otra aerolínea proporciona el mismo nivel de servicio y de conectividad en México como Aeroméxico, o cuenta con un reconocimiento de marca similar, como lo demuestra nuestra clasificación NPS líder a diciembre de 2024 dentro de la industria de la aviación mexicana. Nuestra posición en el mercado mexicano nos permite generar una importante prima de ingresos como resultado de nuestro modelo de negocios de RASK superior, en comparación con las ULCCs mexicanas, de conformidad con información pública.

Servicios de excelencia a una combinación equilibrada de clientes en viajes de negocios y de placer

Nuestros productos y servicios de alta calidad están dirigidos a clientes tanto en viajes de negocios como de placer con ingresos disponibles más altos. Consideramos que somos la aerolínea líder dentro de la comunidad empresarial, tanto para los pasajeros nacionales como internacionales que viajan desde y hacia México, que consideramos tendrá un efecto favorecedor para el crecimiento. Asimismo, en comparación con otras aerolíneas mexicanas, nuestra inigualable red global, además de nuestros productos y servicios de alta calidad, nos dan una ventaja con los pasajeros mexicanos que realizan viajes de placer, así como con los pasajeros turistas internacionales que vuelan a México. También contamos con una fuerte presencia dentro de la comunidad mexicana-estadounidense, quienes con frecuencia viajan hacia o desde México para visitar a familiares, o el segmento VFR. Consideramos que estos pasajeros tienen ingresos disponibles crecientes, como lo demuestran los niveles de remesas históricamente altos en 2024, 2023 y 2022 de acuerdo al Banco de México. También consideramos que muchos de estos pasajeros prefieren nuestras ofertas de productos confiables, seguros y de excelencia. Atender a este sector demográfico con nuestros productos nos permite mantener una prima de ingresos importante por sobre otras aerolíneas mexicanas, que son las ULCC que prestan servicios a una base de clientes diferentes que no requieren una oferta de productos de excelencia. Nuestra prima de ingresos significativa también está respaldada por producto interno bruto

creciente en México, que se espera exceda de \$1 trillón de dólares en total en 2025, de acuerdo con Economist Intelligence Unit. Consideramos que nuestra atractiva combinación de clientes, tanto en viajes de negocios como de placer, ofrece un desempeño estable y equilibrado a través de los diferentes ciclos del mercado.

Flota reciente, moderna y mejorada

Al 31 de diciembre de 2024, operamos una flota reciente y altamente eficiente con una antigüedad promedio de 8.5 años. En comparación, la antigüedad promedio de la flota de las Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas fue de 14.8. Al 31 de diciembre de 2024, nuestra flota de 148 aeronaves constaba de 22 Boeing 787 Dreamliners, 92 Boeing 737s (que incluye aeronaves tanto Boeing 737-NG como Boeing 737 MAX) y 34 E190s. Las aeronaves E190 forman parte de nuestra aerolínea regional Aeroméxico Connect. En 2024, 27% del total de nuestros vuelos desde AICM, incluyendo rutas nacionales e internacionales, fueron operadas con E190, los cuales tienen una configuración de 99 asientos por aeronave. A medida que incrementamos la capacidad de nuestra flota, estimamos aumentar el uso de las aeronaves B737-8 MAX y B737-9 MAX, cada una de las cuales tienen una configuración de hasta 181 asientos por aeronave. Este cambio podría derivar en un aumento potencial de 83% en el número de asientos por salida desde AICM y un incremento en el número de asientos premium de 11 a 34 en promedio por cada E190 sustituido por un B737-9 MAX.

Adicionalmente, como parte de nuestra reorganización, modificamos los contratos de financiamiento de aeronaves existentes y garantizamos entregas de aeronaves nuevas en términos altamente atractivos durante el COVID-19. A medida que la demanda continúe recuperándose y sobrepase los niveles previos a la pandemia, es nuestra intención utilizar más de nuestras aeronaves Boeing 737 MAX altamente eficientes, en vez de las aeronaves E190, lo cual incrementará la capacidad de la flota y disminuirá incluso nuestro CASK. También planeamos incrementar la capacidad de la flota para largas distancias con el transcurso del tiempo, para incluir una mayor proporción de mayor capacidad en B787-9, en la medida en que la demanda de viajes de negocios y de placer de mayor distancia se restablezca a los niveles previos a la pandemia. Consideramos que la mayor capacidad de nuestras aeronaves, en combinación con el plan para incrementar más la capacidad de la flota con aeronaves con dos pasillos, nos permitiría expandir las capacidades del negocio de carga. Asimismo, las aeronaves Boeing 737 MAX y Boeing 787 Dreamliner en nuestra flota consume de combustible menos del 14% y 20%, en comparación con aeronaves comparables, respectivamente, y nuestra nueva aeronave Boeing 737 MAX emite 40% menos de contaminación acústica que nuestra anterior aeronave Boeing 737-NG.

Transformación del negocio con la disminución de nuestra estructura de costos

Durante la pandemia de COVID-19, llevamos a cabo una reorganización transformadora. Durante todo este tiempo, reiniciamos con éxito las operaciones, incluidos diversos cambios esenciales en la generación de ingresos y en la estructura de costos. Estimamos que hemos tenido ahorros estructurales por aproximadamente \$450 millones de dólares en 2024, en comparación con 2019. Estos cambios están relacionados con: (i) la renegociación de contratos de arrendamiento de aeronaves y motores; (ii) iniciativas de reducción de costos en contratos laborales, de venta, generales y administrativos renegociados; y (iii) optimización de otros costos operativos, en relación con nuestros procedimientos bajo el Capítulo 11 en 2021. A pesar de que ciertos contratos posteriores al COVID-19 ya no están vigentes, esperamos continuar teniendo ahorros mientras que los contratos restantes sigan vigentes. Dichos cambios incluyeron:

- **Flota:** retiramos aeronaves antiguas e ineficientes, y las sustituimos por las modernas aeronaves Boeing 737 MAX, altamente eficientes, para apuntalar la estrategia de incremento en la capacidad y un menor CASK. Además, renegociamos los contratos de arrendamiento de aeronaves para disminuir las tarifas del arrendamiento y mejorar los términos para el resto de nuestra flota, resultando en costos significativamente menores durante la vigencia de los arrendamientos. Debido a la baja demanda de viajes aéreos y a las condiciones del mercado aeronáutico durante la pandemia de COVID-19, logramos renegociar rentas fijas favorables mensuales que permanecerán en vigor hasta el vencimiento de los contratos de arrendamiento renegociados, incluyendo un periodo PBH, lo cual nos permitió ajustar temporalmente nuestros pagos de las rentas de acuerdo con el uso de la aeronave. Adicionalmente, negociamos tarifas fijas mensuales menores que entrarán en vigor al término del periodo PBH correspondiente. El último de nuestros periodos PBH concluyó en diciembre de 2023. Los arrendamientos renegociados terminarán gradualmente durante 2034. Asimismo, modificamos los contratos con los fabricantes de equipo original, u OEM, y TechOps MX, un MRO del que nosotros y Delta somos copropietarios, con la finalidad de disminuir aún más los costos continuos de mantenimiento. Los ahorros en costos anuales estimados derivados de las iniciativas de la flota fueron de más de \$140 millones de dólares en 2024, en comparación con 2019. Nuestras iniciativas de flota han sido reconocidas entre las mejores operaciones de reestructura en 2022 por parte de Ishka Global y Airfinance Journal.
- **Gastos Laborales, de Venta, Generales y Administrativos:** renegociamos los contratos colectivos de trabajo, o los CBAs, con los sindicatos, y conseguimos una mayor productividad al racionalizar las contraprestaciones, simplificar los procesos internos, y aprovechar la tecnología. También aceleramos el cambio a los canales de distribución directa, incluido nuestro sitio web, para disminuir los costos de operación en general, y disminuimos los gastos en varias partidas de otros gastos generales y servicios externos. Los ahorros en costos anuales totales estimados derivados de las iniciativas laborales, de ventas, generales y administrativos fueron mayores a \$160 millones de dólares en 2024, en comparación con 2019.
- **Otros Costos Operativos:** modificamos muchos de los contratos con los proveedores para disminuir los costos fijos y promover una estructura de costos altamente variable. También racionalizamos a los proveedores que apoyan las operaciones aeroportuarias y de carga; optimizamos los costos en vuelo; y redujimos el uso de inmuebles y equipos utilizados para las operaciones de vuelo, aeroportuarias, de mantenimiento y de carga. Los ahorros en costos anuales estimados derivados de otras iniciativas de operación fueron aproximadamente de \$150 millones de dólares en 2024, en comparación con 2019.

Adicionalmente, nuestros ahorros en costos de renegociación de condiciones de devolución de aeronaves que se encuentran en nuestra flota se espera que sean de aproximadamente \$120 millones de dólares, y que será ampliado hasta que todas las aeronaves sujetas a renegociación de arrendamiento sean devueltas. Esperamos que los ahorros en costos relacionados con nuestras aeronaves modernas, la reducción en costos de mantenimiento, la transición a canales de distribución directos, la optimización de costos de vuelo y la reducción de uso de inmuebles y equipos serán sustentables en el futuro. Los ahorros de costos relacionados con nuestras rentas fijas favorables conforme a nuestros arrendamientos y CBAs renegociados se mantienen hasta que dichos contratos sean terminados o renovados. A pesar de que esperamos que nuestros gastos laborales, de venta, generales y administrativos aumenten en el futuro, seguimos beneficiándonos de gastos laborales, de venta, generales y administrativos relativamente menores como resultado de las negociaciones posteriores al COVID-19. Consulte "Factores de Riesgo, Riesgos Relacionados con

nuestro Negocio— No anticipamos poder renovar las condiciones favorables de arrendamiento obtenidas durante nuestro proceso de Capítulo 11. Por lo tanto, una vez que dichos beneficios lleguen a su fin, será necesario celebrar nuevos contratos de arrendamiento bajo las condiciones de mercado vigentes en ese momento— Nuestro negocio puede verse afectado de manera adversa si las relaciones laborales se deterioran; no renovamos nuestros CBAs en términos satisfactorios; o experimentamos huelgas u otros conflictos laborales".

Además, consideramos que las iniciativas de ahorros en costos que adoptamos en relación con nuestros procedimientos del Capítulo 11, particularmente la modernización a largo plazo de nuestra flota y la renta mensual fija renegociada favorable de acuerdo con nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves y motores, continuarán disminuir nuestros CASK ex-fuel. Ajustando por las iniciativas de ahorros en costos, estimamos que el CASK ex-fuel en 2019 hubiera sido aproximadamente de 4.1 centavos, el cual es aproximadamente 12% menor al actual CASK ex-fuel para ese año, y esperamos que la estrategia de incremento en la capacidad favorezca incluso más las disminuciones en el CASK en el futuro.

Socios estratégicos líderes de la industria, incluido Delta a través del JCA

Somos la única aerolínea en México que es miembro de una de las tres alianzas de aerolíneas globales a través de nuestra membresía en SkyTeam, una red mundial de 18 aerolíneas internacionales, que fundamos con Delta hace más de 20 años. Además, en 2015 celebramos el JCA con Delta, el cual permite a las dos aerolíneas coordinar itinerarios y precios en vuelos transfronterizos entre México y los EE.UU. El JCA con Delta es *meta/neutral*, esto es, Aeroméxico y Delta reciben incentivos de forma proporcional, independientemente de la aerolínea en que vuela un pasajero. Nuestro JCA expande el alcance de nuestra red; aumenta las opciones de servicio para los clientes con conectividad expandida; y maximiza la rentabilidad al capitalizar la fortaleza de las marcas de Aeroméxico y Delta en sus puntos locales de venta. Además, nuestra alianza con Delta nos ayuda a adoptar las mejores prácticas internacionales en una amplia gama de áreas, entre ellas la gestión de ingresos, la programación en red, las cadenas de suministro y la administración de flota. Desde que nuestro JCA entro en vigor en 2017, hemos transportado aproximadamente 54 millones de pasajeros y operado aproximadamente 420,000 vuelos cubriendo aproximadamente 610 millones de millas entre México y Estados Unidos a través de 77 rutas que no se traslapan. El JCA está sujeto a una revisión anual por el DOT para renovar la aprobación del DOT de, y el otorgamiento de la inmunidad de competencia al, JCA. Para mayor información sobre el proceso de renovación, véase "Sección IV. La Emisora. b) Descripción del negocio. i) Actividad principal. Instalaciones Aeroportuarias y Operaciones. Asociaciones y Alianzas" y "Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio – Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, tales como nuestro JCA con Delta, y nuestros resultados se podrían ver afectados si nuestras alianzas son interrumpidas". Con independencia del resultado de la revisión del DOT, por lo que se relaciona con la inmunidad de competencia que cubre nuestra coordinación con Delta respecto al precio e itinerarios en el mercado México-EE.UU., consideramos que nuestros acuerdos con Delta sobre otros aspectos de nuestra asociación continuarán en vigor. Estimamos que Delta continuará siendo uno de los principales accionistas de nuestra compañía. Adicionalmente, consideramos que nuestros acuerdos con Delta sobre códigos compartidos, programas de lealtad y reciprocidad, uso compartido de nuestras salas premier y otras sinergias, incluyendo la adquisición de combustible, continuarán en vigor.

También tenemos asociaciones de código compartido con otras aerolíneas además de las de SkyTeam y Delta, incluyendo LATAM. Consideramos que estas alianzas y asociaciones son factores decisivos que ayudan a impulsar el reconocimiento de la marca y la fortaleza del punto de venta del mercado local, que atrae a clientes de viajes aéreos internacionales para que vuelen en nuestro sistema.

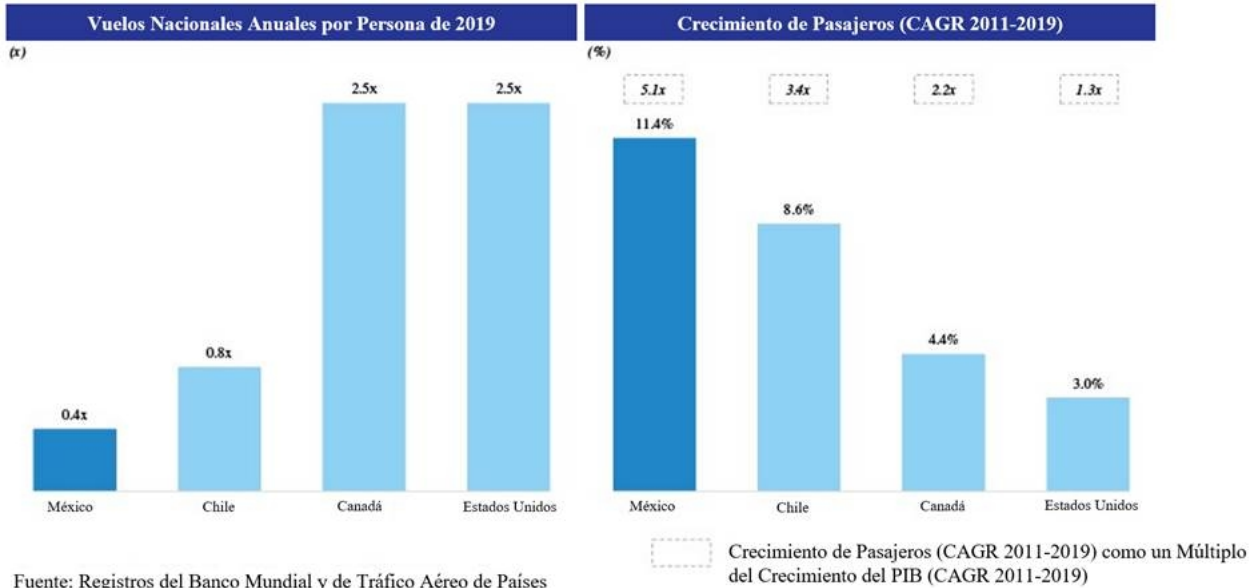
Programa de lealtad altamente valorado

Controlamos a PLM, nuestra subsidiaria que opera el programa de lealtad Aeroméxico Rewards, previamente conocido como Club Premier, el primer programa de viajero frecuente establecido en América Latina y el programa de lealtad más grande de México. Aeroméxico Rewards está diseñado para promover la lealtad del cliente y su satisfacción, lo cual nos ayuda a conservar y atraer a clientes, generando al mismo tiempo flujos de ingresos de marca conjunta de alto margen. Al 31 de diciembre de 2024, Aeroméxico Rewards tuvo aproximadamente 12.5 millones de miembros. Nuestros miembros de Aeroméxico Rewards pueden acumular y canjear puntos a través de un conjunto diverso de socios de viajes y de compras, así como gastos con tarjetas de crédito todos los días, lo cual promueve una mejor lealtad de los clientes y rentabilidad. Aeroméxico Rewards es el socio exclusivo de Aeroméxico y es significativamente más grande que el segundo programa de lealtad de aerolíneas en México. En julio de 2022, adquirimos el control de PLM, la sociedad que administra Aeroméxico Rewards, y consideramos que esta adquisición contribuye a una mejor experiencia del cliente, puesto que ahora integramos por completo a Aeroméxico Rewards con nuestras plataformas digitales. Es nuestra intención continuar ampliando el flujo de ingresos de marca conjunta, al promover un mayor uso de las tarjetas de crédito de Aeroméxico Rewards.

Mercado de Viajes Aéreos Mexicano

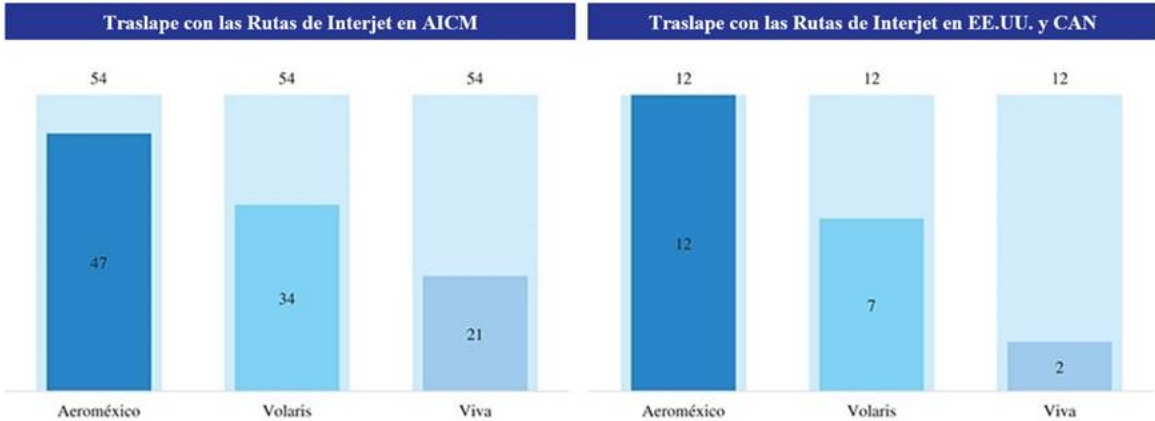
De acuerdo con Diiio, en 2024, México fue el segundo mercado de pasajeros de aviación más grande en América Latina, y el 16° mercado de pasajeros de aviación más grandes en el mundo, con base en los ASK.

México también había sido uno de los mercados de pasajeros de aviación de más rápido crecimiento en el mundo antes de la pandemia del COVID-19, donde el total de pasajeros se expandió a una tasa de crecimiento anual compuesta del 11%, o CAGR, entre 2011 y 2019, de acuerdo con el Banco Mundial, y fue uno de los primeros mercados de aviación en recuperarse después de la caída generada por la pandemia. El crecimiento de pasajeros CAGR en México entre 2011 y 2019 fue más rápido en más de cinco veces que la CAGR del PIB real de México de 2.2% para el mismo periodo, de acuerdo con el Banco Mundial. El número total de pasajeros creció a un CAGR del 5.7% entre 2022 y 2024 de acuerdo a la AFAC. Además, México sigue siendo un mercado de relativa penetración insuficiente. De conformidad con la información de la AFAC, México únicamente tuvo 0.4 vuelos nacionales anuales por persona en 2019, en comparación con aquellos de otros mercados de América Latina. Por ejemplo, Chile tuvo 0.8 vuelos nacionales anuales por persona durante el mismo periodo, con base en los datos del Consejo Chileno de Aeronáutica Civil. Si los vuelos nacionales de México por persona aumentaran a un nivel consistente con el de Chile, eso implicaría casi el doble del número de pasajeros nacionales anuales. Si los vuelos nacionales de México por persona aumentaran a un nivel consistente con el de EE.UU., que tuvo 2.5 vuelos nacionales anuales por persona en 2019, con base en datos del DOT, lo que implicaría más de seis veces el número de pasajeros nacionales anuales.



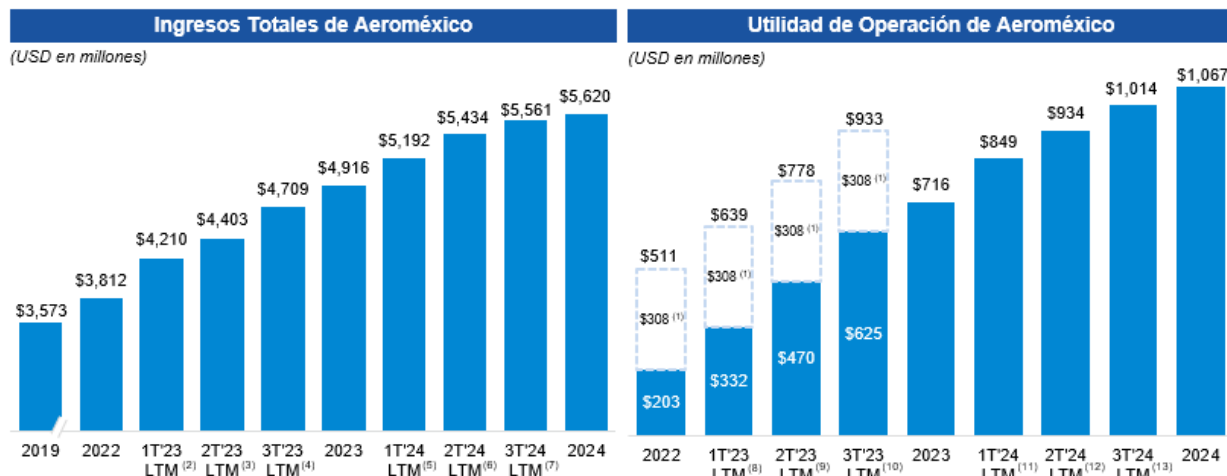
El panorama competitivo de las aerolíneas mexicanas ha cambiado significativamente desde el inicio de la pandemia del COVID-19. Interjet, que fue uno de nuestros competidores más cercano, con una participación de mercado de pasajeros nacionales de aproximadamente 20% en 2019, cesó todas las operaciones en diciembre de 2020, y los arrendadores recuperaron la posesión en forma extrajudicial de casi la totalidad de su flota. La flota de Interjet de 67 aeronaves, a 2019, representaba aproximadamente el 20% de las aeronaves de pasajeros operadas por compañías de transporte mexicanas, y ha sido retirada del mercado mexicano. Interjet también fue la segunda aerolínea más grande en el AICM, y su capacidad ha sido redistribuida a otras aerolíneas, incluyendo Aeroméxico.

Cobertura de Grupo Aeroméxico y otras aerolíneas de las rutas de Interjet en 2019



Resultados Financieros Recientes

Nuestra posición estratégica como la única FSC en México, en el atractivo mercado de viajes aéreos de México, ha derivado en recientes resultados financieros sólidos. En 2024, nuestros ingresos de \$5,619.9 millones de dólares excedieron nuestros ingresos de 2019 en 57.3%, lo cual refleja una recuperación total de la disminución por el COVID-19. Las iniciativas de ahorros en costos se ven realizadas parcialmente en los resultados recientes, como lo muestra nuestra utilidad de operación de \$1,066.7 millones de dólares en 2024, la cual fue 614.5% mayor que la utilidad de operación en 2019. Además, en 2024, nuestra utilidad de operación fue 49.0% mayor que en 2023. Esperamos que las iniciativas de ahorros en costos implementadas durante la pandemia continúen apoyando nuestro desempeño superior comparado con otras FSC.



(1) La utilidad de operación excluye una ganancia no recurrente de \$307.7 millones de dólares (no en efectivo) registrada en el tercer trimestre de 2022 como resultado de la remediación a valor razonable de la participación existente de Aeroméxico del 51.14% en PLM.

(2) Los ingresos totales del 1T23 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2023, por un total de \$1,027.1 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$3,812.0 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2022, por un monto total de \$629.0 millones de dólares.

(3) Los ingresos totales del 2T23 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, por un total de \$2,176.8 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$3,812.0 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2022, por un monto total de \$1,586.1 millones de dólares.

(4) Los ingresos totales del 3T23 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2023, por un total de \$3,539.5 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$3,812.0 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2022, por un monto total de \$2,642.8 millones de dólares.

(5) Los ingresos totales del 1T24 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2024, por un total de \$1,303.0 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un monto total de \$4,916.1 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2023, por un monto total de \$1,027.1 millones de dólares.

(6) Los ingresos totales del 2T24 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024, por un total de \$2,694.9 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un monto total de \$4,916.1 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, por un monto total de \$2,176.8 millones de dólares.

(7) Los ingresos totales del 3T24 LTM son calculados como (i) ingresos totales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2024, por un total de \$4,184.7 millones de dólares, más (ii) los ingresos totales del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un monto total de \$4,916.1 millones de dólares, menos (iii) los ingresos totales para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2023, por un monto total de \$3,539.5 millones de dólares.

(8) La utilidad de operación total del 1T23 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2023, por un total de \$69.3 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$510.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2022, por un monto total de \$59.5 millones de dólares.

(9) La utilidad de operación total del 2T23 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, por un total de \$259.5 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$510.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2022, por un monto total de \$7.5 millones de dólares.

(10) La utilidad de operación total del 3T23 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2023, por un total de \$511.8 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2022, por un monto total de \$510.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2022, por un monto total de \$90.3 millones de dólares.

(11) La utilidad de operación total del 1T24 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2024, por un total de \$202.4 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un

monto total de \$715.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de tres meses terminado el 31 de marzo de 2023, por un monto total de \$69.3 millones de dólares.

(12) La utilidad de operación total del 2T24 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2024, por un total de \$478.0 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un monto total de \$715.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de seis meses terminado el 30 de junio de 2023, por un monto total de \$259.5 millones de dólares.

(13) La utilidad de operación total del 3T24 LTM es calculada como (i) utilidad de operación total para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2024, por un total de \$809.6 millones de dólares, más (ii) la utilidad de operación total del año terminado el 31 de diciembre de 2023, por un monto total de \$715.8 millones de dólares, menos (iii) la utilidad de operación total para el periodo de nueve meses terminado el 30 de septiembre de 2023, por un monto total de \$259.5 millones de dólares.

Fortalezas Competitivas

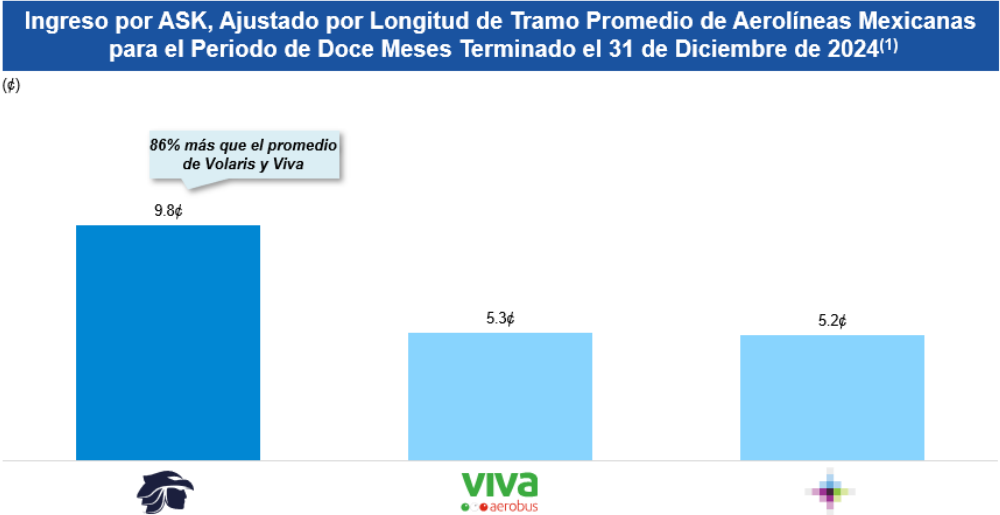
Consideramos que las siguientes fortalezas clave nos posicionan como la aerolínea de elección en México, y un competidor clave mundial en los mercados internacionales de aviación.

Aerolínea más grande en México con hub en la Ciudad de México

Somos la aerolínea más grande en México con vuelos a cada una de las ciudades principales en México y más de 47 ciudades internacionales en 21 países en múltiples continentes y operamos la flota más grande en México, la cual está integrada por 148 aeronaves y que fue 3.5% más grande que la segunda aerolínea mexicana más grande al 31 de diciembre de 2024. Nuestra flota también incluye aeronaves con fuselaje amplio que nos permite realizar vuelos de larga distancia a América del Sur, Europa y Asia, a diferencia de otras aerolíneas en México. Además, somos la aerolínea más grande en la Ciudad de México, la capital comercial y política de México. El AICM es el aeropuerto más grande en México. En 2024, el AICM representó el 35% de los vuelos de salida y entrada, de acuerdo con AFAC, y 93% de la demanda de vuelos corporativos nacionales en México, de acuerdo con PRISM. Después del concurso mercantil de Interjet, su capacidad fue redistribuida a otras aerolíneas, incluyendo Aeroméxico. Como resultado, hemos incrementado nuestra conectividad en el AICM, lo cual nos ha permitido ofrecer mejores opciones de servicio y conectividad a los pasajeros. Nuestra fuerte posición de liderazgo en el AICM nos permite ofrecer más vuelos con mejor conectividad desde el aeropuerto y atender a nuestra base orientada a los clientes premium, ya que el aeropuerto está ubicado aproximadamente a 6.5 kilómetros del centro de la Ciudad de México. Además, recientemente la Ciudad de México abrió un aeropuerto adicional, el NLU, en donde también prestamos servicios. La distancia más cercana del NLU al centro de la Ciudad de México es de aproximadamente 45.6 kilómetros. Consideramos que el tamaño de nuestra flota, nuestra comprensiva red global y la expansión de nuestras operaciones en el AICM, nos colocan en la mejor posición para aprovechar la recuperación continua en el tráfico aéreo en México.

Ingresos significativos en comparación con otras aerolíneas mexicanas

Somos la única FSC en México. Nuestra gran red global, combinada con la pertenencia a la alianza global de SkyTeam, permite a los clientes en México acceder a diversos mercados y países que no pueden dar otras aerolíneas, nacionales o extranjeras. Nuestros productos y servicios de alta calidad ofrecen una experiencia de más excelencia que cualquier otra aerolínea mexicana. Ofrecemos una cabina de tres clases, a diferencia de otras aerolíneas en México, consistentes en Clase Premier (primera clase), AM Plus (clase turista superior) y Económica (clase turista), con entretenimiento en vuelo, Wi-Fi, mensajería gratuita, alimentos preparados por chefs y opciones de barra de bebidas completa para los pasajeros. Nuestro enfoque en el servicio al cliente es validado por los estudios internos del informe descendente de NPS fue aproximadamente 19.6 puntos más alto que el promedio de la industria aérea a diciembre de 2024. Asimismo, teníamos la calificación más alta de NPS entre las aerolíneas mexicanas en el mercado local, y, en otros mercados en los que tenemos operaciones, tenemos la mayor puntuación por vuelos cuyo origen es México en el mercado latinoamericano y la tercer puntuación más alta en el mercado europeo. Nuestra extensa red, los productos de alta calidad y el programa de lealtad de la sociedad no tienen igual a los de otras aerolíneas mexicanas, y nos permiten obtener una importante prima de ingresos. Nuestro RASK en 2024 fue 86% más alto que el promedio de otras aerolíneas mexicanas, y esperamos que esta prima crezca en el futuro al continuar ofreciendo productos y servicios superiores.



Fuente: Publicaciones de la compañía en la CNBV y la SEC, Diio.

1. Los montos se ajustan a la longitud de tramo promedio de Aeroméxico durante 2024 de [1,909] kilómetros, utilizando la longitud de tramo promedio programada de cada aerolínea para el periodo. $SLA\ RASK = RASK * (longitud\ de\ tramo\ promedio\ de\ la\ aerolínea / [1,909]) ^ ([0.5])$.

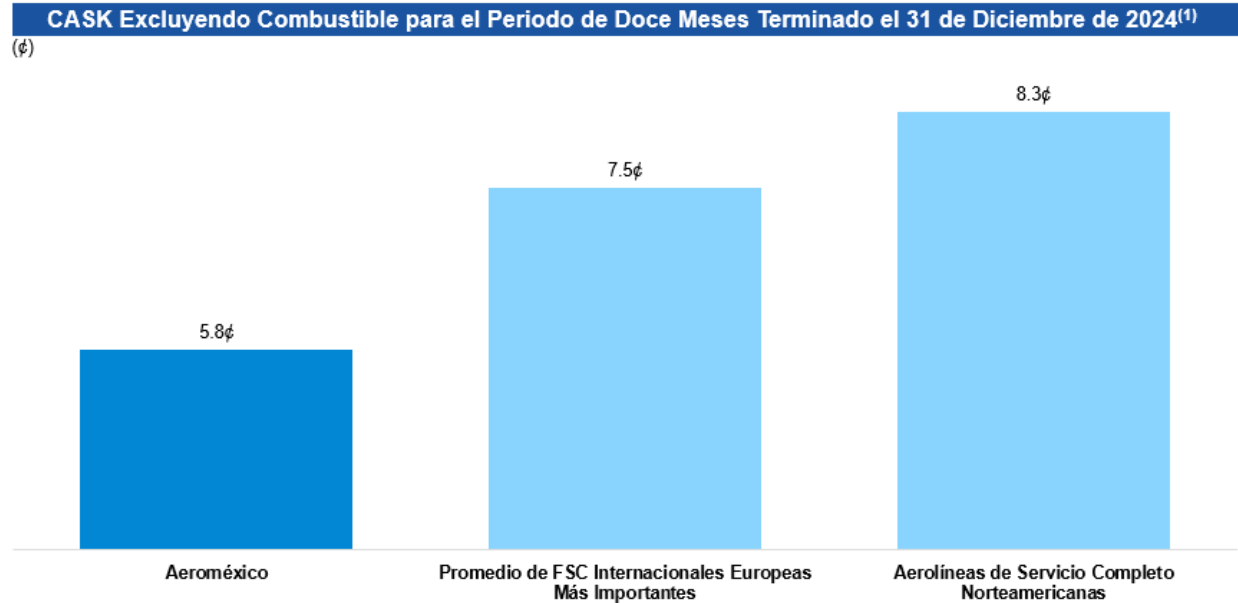
Estructura de costos altamente competitiva y mejorada

Nuestro CASK de 2019 fue significativamente inferior que aquél de otras Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas y otras FSC Internacionales Europeas Más Importantes que realizan vuelos a México. Hemos hecho crecer nuestra ventaja en costos como resultado de la reorganización reciente, que fue implementada a consecuencia de la pandemia del COVID-19. Nuestra reorganización simplificó y optimizó nuestra flota de aeronaves, mediante:

- la cancelación o renegociación de los términos de mercado de contratos de arrendamiento de aeronaves, incluyendo la modificación temporal de ciertos arrendamientos a tarifas de PBH;
- la incorporación de aviones más grandes y eficientes con el fin de reducir los costos operativos y aumentar la capacidad;
- la renegociación de los contratos laborales;
- la racionalización de las condiciones de entrega de aeronaves; y
- la renegociación de condiciones de entrega de aeronaves.

De manera combinada, estimamos que dichas iniciativas generaron ahorros en los costos de operación anuales en 2024 por más de \$450 millones de dólares, en comparación con 2019, incluidos los ahorros en costos de más de \$140 millones de dólares relacionados con las iniciativas de la flota. Además, hemos disminuido de manera significativa la antigüedad promedio de la flota a través de nuestra reorganización. La antigüedad promedio de la flota era de aproximadamente 8.5 años al 31 de diciembre de 2024 (en comparación con un promedio de 14.8 años para las Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas).

Consideramos que nuestra flota más moderna ha elevado la confiabilidad y disminuido el tiempo de inactividad, lo cual nos ha permitido minimizar los costos de mantenimiento y maximizar la eficiencia del combustible, al mismo tiempo que ofrecemos a los pasajeros un mejor producto. Entre 2019 y 2024, disminuimos el consumo del combustible por tonelada-kilómetro en 10%, y de 2020 al 2024, se han evitado emisiones en 140,632 toneladas de CO₂ como resultado de nuestro programa de eficiencia de combustible. Nuestra reorganización nos permitió crear una estructura de costos más austera y más variable, la cual consideramos respaldará una disminución importante en el CASK y del CASK ex-fuel. Es nuestra intención continuar manteniendo la disciplina en los costos en nuestro negocio a fin de sustentar la estructura de costos competitivos en el futuro. La siguiente tabla muestra los CASK ex-fuel para nuestra sociedad y las Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas y las FSC Internacionales Europeas Más Importantes en 2024.



Fuente: Información pública y Diio.
Nota: CASK ex-fuel de todas las aerolíneas convertido a USD usando las tasas spot promedio para el periodo. El CASK ex-fuel de Lufthansa sólo incluye las aerolíneas de la red.
1. Los montos se ajustan a la longitud de tramo promedio de Aeroméxico para 2024 de [1,909] kilómetros, utilizando la longitud de tramo promedio programada de cada aerolínea para el periodo. $SLA\ CASK\ ex-Fuel = CASK\ ex-Fuel * (longitud\ de\ tramo\ promedio\ de\ aerolínea / [1,909]) ^ ([0.5])$.

Asociación estratégica con Delta

Tenemos una asociación estratégica bilateral de mucho tiempo con Delta, la cual inició hace más de 20 años, y Delta tiene el 20.0% de nuestras acciones. Esta relación se ha fortalecido con los años con el establecimiento conjunto de la alianza SkyTeam, con la asociación TechOps MX, y al convertirse Aeroméxico en la única aerolínea mexicana en recibir la inversión de una aerolínea mundial de los EE.UU. En 2015 celebramos el JCA con Delta, mismo que fue aprobado por los reguladores de EE.UU. y de México. A la fecha de presente Reporte, el otorgamiento de inmunidad de

competencia del DOT a nuestro JCA está sujeto a la resolución de la solicitud de renovación en trámite. Nuestro JCA con Delta permite a las dos aerolíneas coordinar los itinerarios y precios, así como compartir ingresos y utilidades, en los vuelos entre México y los EE.UU., que era el segundo mercado transfronterizo más grande en el mundo por asientos disponibles totales en 2024. La naturaleza neutral de la asociación expande el alcance a los clientes; incrementa los servicios con más conectividad; y maximiza la rentabilidad al capitalizar la fortaleza de las marcas de Aeroméxico y de Delta en sus puntos locales de venta. El JCA también permite sinergias importantes de costos derivadas de operaciones aeroportuarias, cadenas de suministros, adquisiciones e intercambios de las mejores prácticas en conjunto. También nos beneficiamos de la capacidad de realizar compras conjuntas del combustible con Delta, lo que nos permite aprovechar volúmenes más altos combinados a fin de obtener precios y condiciones de crédito más atractivos al realizar la compra del combustible. La base de mantenimiento conjunto de TechOps MX con Delta en Querétaro respalda nuestra capacidad para lograr economías de escala y disminuye los costos de mantenimiento, tanto para Aeroméxico como para Delta.

Nuestra relación con Delta ha incrementado nuestra competitividad y mejorado la experiencia general para los pasajeros, al ofrecer una red más amplia, mayor conectividad, mejores horarios a diversos puntos de precios, reciprocidad de viajero frecuente, y acceso compartido a los salones VIP. Desde que se recibió la aprobación normativa en 2016, misma que entró en vigor en 2017, consideramos que nuestra asociación con Delta ha generado un incremento importante en nuestro NPS en el mercado de México-EE.UU., al mismo tiempo que se ha elevado el tráfico de pasajeros aproximadamente 46.6%, de 27.4 millones en 2016 a 40.1 millones en 2024. En 2024, nuestro tráfico de pasajeros fue de aproximadamente 8.5 millones.

Principales Rutas Transfronterizas México- EE.UU.⁽¹⁾



- (1) El mapa no muestra todas nuestras rutas entre México y Estados Unidos o todas nuestras rutas cubiertas por nuestro JCA entre nosotros y Delta. Únicamente incluye las principales rutas transfronterizas operativas y recientemente anunciadas de México – EE.UU. en términos del número de pasajeros transportados y del ingreso por pasajero.

Programa de lealtad y marca altamente valorada, bien reconocidos

Hemos recibido muchos reconocimientos por nuestros productos y servicios de alta calidad. Entre los reconocimientos más importantes, en 2024 y 2023, fuimos una de las “Empresas más responsables en ESG” según MERCO, y reconocida como la “Campeona de la Experiencia” y entre las 13 marcas más valiosas mexicanas por Kantar Brandz, como la “Aerolínea Favorita en México” por Trazee Travel Magazine por quinto año consecutivo, y como una “Aerolínea Global Cinco Estrellas” por Airline Passenger Experience Association, o APEX, por sexto año consecutivo en la categoría de “Aerolíneas Globales”. También recibimos el premio a la “Mejor Experiencia de Vuelo” otorgado por Food and Travel Reader en 2022 y 2023. Consideramos que reconocimientos como éstos ayudan a fortalecer aún más nuestra marca dentro de nuestros mercados objetivo. Nuestras operaciones y servicio al cliente de clase mundial son altamente valorados por los clientes, y consideramos que ha mejorado de manera considerable nuestra ya alto NPS.

Nuestro programa de lealtad de Aeroméxico Rewards es el más grande en México, con aproximadamente 12.5 millones de miembros al 31 de diciembre de 2024. Los miembros de Aeroméxico Rewards pueden ganar y canjear puntos por vuelos, hoteles y renta de automóviles, así como con los socios de ventas al menudeo. Contamos con tres niveles en el programa, que ofrecen a los miembros beneficios diferenciados, como mejoras de cortesía y acceso a los salones VIP en toda la red. Nuestros miembros del programa de lealtad son nuestros clientes más valiosos. En 2024, la tarifa promedio total comprada por los miembros de Aeroméxico Rewards para nuestros vuelos fue aproximadamente 19% más alta que la de los clientes que no son miembros.

Tenemos contratos de tarjetas de crédito de marca conjunta con American Express y Banco Santander México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Santander México, o Santander, con un total combinado aproximadamente de 391,779 tarjetahabientes al 31 de diciembre de 2024. Las facturaciones brutas provenientes de estas tarjetas de crédito de marca compartida aumentaron aproximadamente 6% y 25% en 2024 y 2023, y 112% en el periodo entre 2020 y 2024. De acuerdo con los contratos de tarjetas de crédito de marca conjunta, los miembros de Aeroméxico Rewards reciben puntos por las compras que realicen con sus tarjetas de crédito. Nuestro plan de crecimiento de miembros es esencial para crear valor con nuestros socios de la banca líderes. Juntos, podemos aprovechar las tres marcas destacadas en el mercado mexicano para crear puntos de contacto diarios con los clientes, y así alimentar más el compromiso y la lealtad. También tenemos asociaciones con otras aerolíneas, hoteles, compañías de renta de automóviles y otros terceros, que permiten a los miembros acumular y canjear puntos en una amplia variedad de socios. Las tarjetas de crédito de marca conjunta y las asociaciones con terceros nos dan flujos de ingresos diversificados y de alto margen, vinculados con

gastos de consumo más alto que en los viajes aéreos. Planeamos expandir incluso más el programa de lealtad y las asociaciones de tarjetas de crédito en México y en el mundo.

Equipo administrativo experimentado

Contamos con un equipo administrativo experimentado, enfocado en proteger y valorar a nuestros clientes y nuestro personal, nuestros activos más valiosos. Somos la única aerolínea mexicana certificada como uno de los principales empleadores por parte del Top Employers Institute en 2023, 2024 y en 2025. Nuestro equipo tiene más de 90 años de experiencia combinada. Nuestro director general, Andrés Conesa Labastida, se unió a la empresa en 2005 y cuenta con más de 20 años de experiencia en la industria de aviación, cuya experiencia incluye ser el presidente de la alianza SkyTeam, miembro de la junta de gobernadores de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, o la IATA, convirtiéndose así en el primer mexicano en ser nombrado presidente de la junta de gobernadores de la IATA; además, funge como el presidente del comité ejecutivo de Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo, o ALTA, una de las organizaciones de aviación más grandes de Latinoamérica y del Caribe. Nuestro director de finanzas, Ricardo Sánchez Baker, se unió a la empresa en 2006 y tiene más de 18 años de experiencia en las industrias de aviación y de tecnología, incluido el desempeñarse previamente como presidente del consejo de administración de Sabre Corporation y como presidente del comité técnico de Servicios de Apoyo en Tierra (SEAT, propiedad conjunta de Aeroméxico y Mexicana). Nuestro director de operaciones, Santiago Diago Heilbron, se unió al equipo en 2021 y cuenta con más de 27 años de experiencia en la industria de aviación, incluido el haberse desempeñado como vicepresidente ejecutivo, director de operaciones y vicepresidente de operaciones de vuelos de Avianca. También ha trabajado en las aerolíneas LAC y LAN, y es piloto certificado de aviones A320. Nuestro director comercial, Aaron James Murray, se unió al equipo como director comercial en 2021 y cuenta con más de 22 años de experiencia en la aviación comercial, incluidos Northwest Airlines y Delta. Consideramos que nuestro experto y experimentado equipo de administración nos distingue de entre muchos de los competidores, lo cual nos permite tener conocimientos amplios operacionales y del mercado acerca de cómo tener éxito en nuestro sector.

Sólidas operaciones y servicio al cliente

Con un origen que data de la década de 1930, tenemos un registro permanente de proporcionar un servicio seguro y confiable y nuestro propósito es continuar optimizando nuestra excelencia operacional para nuestros clientes en el futuro. En 2024, nuestros índices de puntualidad y de cumplimiento de plazos mejoraron en 88.1%, en comparación al 81.7% en 2023. Nuestra tasa de incidencias con el equipaje y el factor de terminación fueron del 5.0% y 99.0% en 2024. Adicionalmente, fuimos la aerolínea mundial más puntual en 2024, según Cirium. Tenemos la intención de invertir en la expansión y renovación de la flota, así como servicio al cliente. Al invertir en la consistencia, confiabilidad y servicio de nuestros productos, continuaremos transportando a los clientes a sus destinos de forma puntual, lo cual consideramos que nos permitirá mantener y expandir nuestra prima de ingresos.

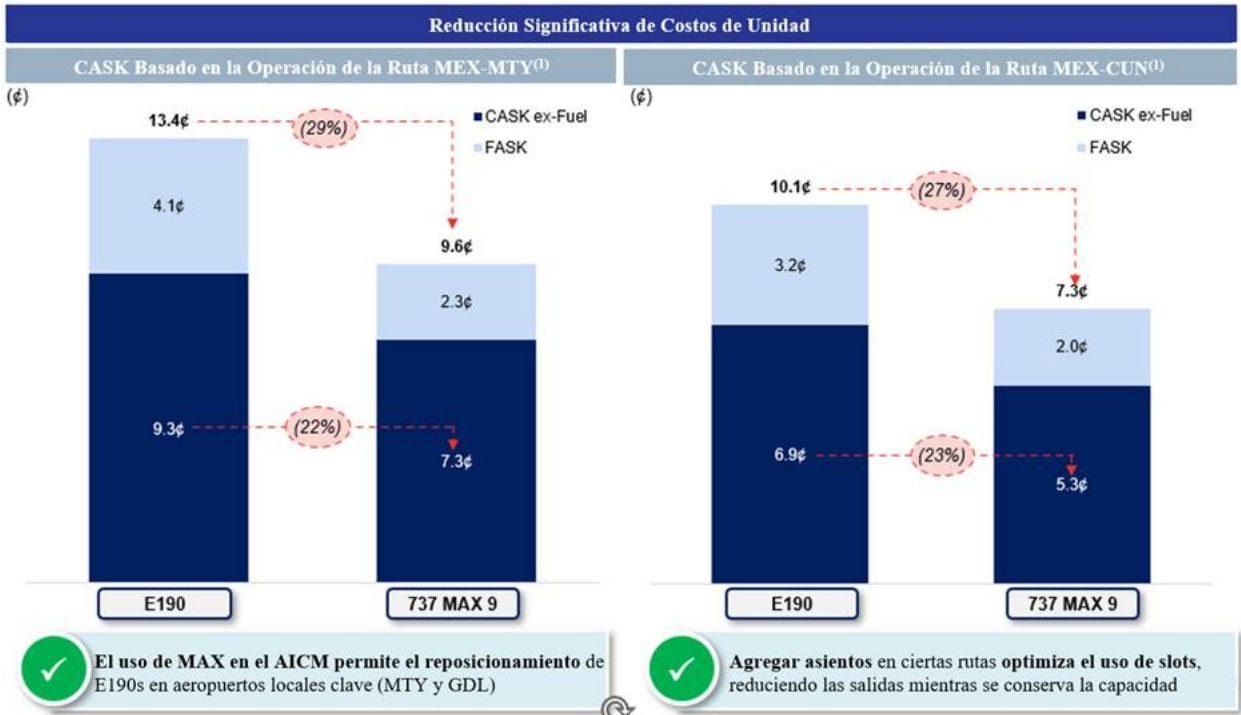
Hemos trabajado para mejorar los servicios al cliente al perfeccionar las herramientas digitales puestas a su disposición. Por ejemplo, hemos hecho mejoras en los procesos electrónicos que manejan el sistema de registro de pasajeros, incluidos los cambios que permiten a los clientes modificar sus reservaciones, la asignación de asientos y el monitoreo del equipaje en tiempo real a través de nuestra aplicación móvil. También hemos adoptado otras iniciativas clave, incluido un sistema de conciliación de equipaje, nuevo y automatizado, además de tecnologías nuevas, tales como biometría, modernización de kioscos y mejoras en el registro.

Estrategia de Crecimiento

Tenemos la misión de proporcionar conectividad mundial y un servicio al cliente de excelencia al mercado de aviación mexicano. A través de nuestra oferta de productos diferenciados y servicio al cliente de alto nivel, consideramos que podemos continuar manteniendo el liderazgo en México. Entre los diversos pilares clave para la estrategia de crecimiento en el futuro se incluyen:

Incremento en la capacidad de la flota para impulsar un crecimiento altamente redituable

Estamos comprometidos con un plan de inversión para expandir la oferta de productos y mejorar el servicio al cliente. Esperamos expandir nuestra capacidad principalmente a través del incremento en la capacidad de nuestra flota, lo cual representa menores riesgos que el expandir nuestra flota agregando aeronaves nuevas. Se espera que esta expansión mejore la rentabilidad en toda nuestra red. Además, pretendemos incrementar la uniformidad de nuestra flota, lo cual consideramos que incrementará la eficiencia de nuestras operaciones; disminuirá los costos operativos, de combustible y de mantenimiento; y mejorará nuestros programas de capacitación. Asimismo, como resultado del ascenso por parte de la FAA de la categoría de México como categoría 1 el 14 de septiembre de 2023, ahora podremos registrar nuevas aeronaves autorizadas para volar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos. Desde el ascenso de categoría, hemos registrado 56 nuevas aeronaves para volar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos de las más de 56 aeronaves añadidas a nuestra flota desde el descenso de categoría en 2021. Hemos aumentado nuestra flota en un 16% entre 2021 y 2024 y estimamos un crecimiento del 3% entre 2025 y 2026. Mediante el mejoramiento de nuestras aeronaves, también hemos aumentado nuestra capacidad general, medida con base en el número total de asientos en nuestra flota, en 25% entre 2021 y 2024 y esperamos que la capacidad general aumente en 4% entre 2025 y 2026. El incremento en la capacidad nos ayudará a optimizar nuestra prima de ingresos, puesto que, en general, los clientes prefieren volar en aeronaves más nuevas y grandes. Esto ofrece la estrategia de crecimiento más eficiente y redituable, ya que las aeronaves más grandes generan un CASK menor debido al apalancamiento operativo, así como a una mayor eficiencia del combustible. Buscaremos incrementar el uso de aeronaves modernas y eficientes, tales como el Boeing 737 MAX, con un producto mejor y consistente para sustituir aeronaves más antiguas, menos eficientes y de menor capacidad, tales como el E190, a través de nuestra red nacional, así como aeronaves con fuselaje amplio y más eficientes, tales como el B787-9, para nuestros vuelos internacionales de larga distancia. Para riesgos relacionados con nuestra estrategia de incremento en la capacidad de nuestra flota, ver "II. Información General. D) Factores de Riesgo. Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio. Nuestra flota consiste en su totalidad en aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer, y somos susceptibles a cuestiones que afectan a estos proveedores."



(1) Considera los costos estimados para cada aeronave que operó la misma ruta durante 2024.

Expandiendo nuestra red a través de destinos nuevos redituables, así como la densificación de las rutas existentes

Planeamos expandir nuestra red mediante el crecimiento de nuestras rutas existentes y al expandirnos a nuevos mercados redituables. Prevemos expandir nuestra red existente al incrementar nuestra capacidad con aeronaves más grandes con más asientos, en aeropuertos con capacidad limitada, y al agregar frecuencias adicionales a destinos redituables y de alto tráfico que usan aeropuertos con mayor capacidad disponible. Hacer crecer la capacidad en las rutas redituables existentes representa la vía más eficiente y redituable para expandir la red, puesto que dichas rutas ya cuentan con una base de clientes, esfuerzos de ventas e infraestructura.

También tratamos de hacer crecer nuestra red a través de rutas nuevas redituables, internacionales y nacionales, en particular, de los aeropuertos fuera de nuestro hub en la Ciudad de México, incluidos los destinos internacionales que son atractivos para los pasajeros en la modalidad VFR. Por ejemplo, recientemente reanudamos nuestras inversiones en nuestros puntos de apoyo en Monterrey y Guadalajara. A nivel internacional, reanudamos los vuelos a Seúl, Corea del Sur, en el tercer trimestre de 2024. De forma similar a la oportunidad en nuestras redes existentes, consideramos que existen rutas adicionales, incluidas aquellas que antes atendían otras aerolíneas, pero no por Aeroméxico, en donde podemos ampliar nuestra red de manera redituable. Agregar rutas adicionales a nuestra red nos permitirá aprovechar nuestra base de clientes leales, suministrándoles servicios aéreos incluso a más destinos de viajes.

Adicionalmente, como resultado del ascenso de categoría por parte de la FAA a México como categoría 1, ahora podremos incrementar nuestras rutas y vuelos a ciertos destinos en los Estados Unidos y registrar nuevas aeronaves para volar dentro del espacio aéreo de los Estados Unidos. Debido a este ascenso, a partir de enero de 2024, hemos introducido 24 nuevas rutas transfronterizas, de un total de 25 nuevas rutas previstas, desde ocho aeropuertos en México a 15 destinos en los Estados Unidos. Considerando las nuevas rutas e incremento en vuelos a los destinos actuales, operamos 90 vuelos diarios a los Estados Unidos en diciembre de 2024, lo que representa un aumento de aproximadamente 26% de salidas en comparación con 2023, con una presencia en 49 mercados dentro de los Estados Unidos. Para riesgos relacionados con nuestra estrategia de alianzas y expansión de red, ver “II. Información General. D) Factores de Riesgo. Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio. Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, tales como nuestro JCA con Delta, y nuestros resultados se podrían ver afectados si nuestras alianzas son interrumpidas.”

Enfocándonos en los pasajeros premium

Pretendemos consolidar nuestra posición como la aerolínea de elección para los viajeros a, desde y dentro de México, a través de diversas estrategias que consideramos harán crecer nuestra prima de ingresos.

Planeamos analizar con mayor profundidad los datos sobre ocupación, precios y demanda de los vuelos, las tasas de utilización y los ingresos por ruta, a fin de expandir la base de ingresos y apoyar la estrategia de crecimiento de nuestra red. Dichos esfuerzos tienen por objeto permitirnos optimizar los horarios y las frecuencias a los destinos importantes de viajes de negocios y de placer. Además, consideramos que somos la aerolínea de elección de las compañías mexicanas, y es nuestra intención conseguir contratos con más compañías para consolidar nuestra posición como la aerolínea preferente para viajes de negocios en nuestra red nacional e internacional. Al ofrecer vuelos a los destinos a los cuales desean viajar los pasajeros premium cuando desean viajar, consideramos que mejoraremos nuestra propuesta de valor e impulsaremos el crecimiento. Las otras aerolíneas principales con sede en México ofrecen, en general, un servicio de punto a punto con una frecuencia más limitada, y atienden principalmente a viajeros que son más sensibles al precio.

También pretendemos analizar los datos sobre las preferencias de los clientes para mejorar la oferta de productos a los pasajeros premium y hacer crecer nuestra propuesta de valor y su lealtad, al mismo tiempo que atraemos a clientes nuevos que generan alto rendimiento. A medida que

sustituimos las aeronaves E190 más antiguas por aeronaves modernas Boeing 737 MAX en nuestra red nacional, mejoraremos significativamente la experiencia del cliente. El Boeing 737 MAX es el modelo de aeronave más moderno y cuenta con asientos diseñados de manera exclusiva, Wi-Fi a bordo, pantallas de alta definición en cada asiento, puertos USB individuales, y más espacio de almacenamiento que nuestros E190s. A medida que incrementemos el uso de aeronaves Boeing 737 MAX en vez de E190s, los clientes tendrán una experiencia mucho más consistente y de mucha más calidad que nos permitirá aumentar nuestra prima de ingresos.

Continuamos impulsando el crecimiento a través de nuestras asociaciones, incluidas Delta y otras aerolíneas

Consideramos que nuestra asociación a largo plazo con Delta y SkyTeam ofrece una ventaja competitiva inigualable en comparación con otras aerolíneas en México. Estas asociaciones ofrecen conectividad global para nuestros pasajeros con una experiencia de viaje más simplificada a muchos más destinos, que cualquiera de nuestros competidores mexicanos. Los contratos de código compartido con los miembros de SkyTeam dan acceso a nuestros clientes a más de 13,000 vuelos diarios a 1,000 destinos en 160 países alrededor del mundo, en marzo de 2025. Sigue existiendo un potencial significativo sin explotar para que Aeroméxico aproveche su posición para establecer asociaciones adicionales a escala mundial y para hacer crecer de forma redituable nuestro negocio.

Tenemos un JCA único con Delta, que permite sinergias importantes en el mercado transfronterizo de aviación de México– EE.UU. La naturaleza *metal neutral* del JCA expande el alcance de nuestros clientes; incrementa las opciones de servicio que prestamos a los clientes con más conectividad; y maximiza la rentabilidad al capitalizar la fortaleza de las marcas de Aeroméxico y de Delta en sus puntos de venta locales. Evaluamos de manera continua iniciativas con Delta para favorecer el crecimiento de los ingresos graduales y las oportunidades de mejorar el margen. Hemos identificado diversas iniciativas de sinergias que son únicas para la asociación con Delta, muchas de las cuales están todavía en las primeras etapas de implementación y aún no se han concretado plenamente. Adicionalmente, el ascenso de categoría por parte de la FAA a México como categoría 1 nos debería permitir mejorar nuestra alianza con Delta dentro del marco de nuestro JCA. Como resultado de este ascenso, a partir de enero de 2024, hemos introducido 24 nuevas rutas transfronterizas, de un total de 25 nuevas rutas previstas, desde ocho aeropuertos en México a 15 destinos en los Estados Unidos, y aumentamos en 25% el número de asientos disponibles entre 2023 y 2024, ampliando las alternativas para los pasajeros viajando entre México a Estados Unidos. Dentro del alcance de nuestro JCA, nosotros y Delta ofrecimos aproximadamente 165 vuelos diarios entre México y Estados Unidos en aproximadamente 81 rutas en 2024. Considerando las nuevas rutas e incremento en vuelos a los destinos actuales, operamos 90 vuelos diarios a los Estados Unidos en diciembre de 2024, lo que representa un aumento de aproximadamente 26% de salidas en comparación con 2023, con una presencia en 49 mercados dentro de los Estados Unidos. Debido al éxito del JCA con Delta, consideramos que existen otras oportunidades para obtener asociaciones bilaterales similares con otras ciertas aerolíneas en nuestra red tanto en Sudamérica, Europa y Asia. Para mayor información, véase “Factores de riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio – Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, tales como nuestro JCA con Delta, y nuestros resultados se podrían ver afectados si nuestras alianzas son interrumpidas”.

Por ejemplo, en marzo de 2024, celebramos un nuevo contrato de código compartido con ITA Airways, el cual proporcionará a nuestros pasajeros 15 destinos en Italia. A cambio, los pasajeros de ITA Airways tienen acceso a 28 destinos en México a través de nuestra red. Adicionalmente, entre 2020 y 2023, celebramos contratos de código compartido estratégicos con LATAM, los cuales han proporcionado a nuestra base de clientes leales acceso a destinos adicionales hacia el sur en Ecuador y Perú, y esta lista de destinos conforme a los contratos de código compartido con LATAM se encuentra en expansión. Esta asociación también permite que nuestros clientes accedan a los programas de lealtad en reciprocidad, así como a los salones en ciertos lugares. Consideramos que existen importantes oportunidades adicionales de crecimiento para expandir incluso más nuestros códigos compartidos con LATAM y facilitar a nuestros clientes la conectividad en toda la región de América.

Consideramos que las asociaciones adicionales ayudarán a expandir el alcance de la red e incrementar nuestros servicios con más conectividad, mientras que todavía realizamos operaciones conforme a nuestra estructura de menores costos, lo cual permitirá un incremento y rentabilidad significativos.

Expandiendo nuestro programa de lealtad líder, Aeroméxico Rewards

Aeroméxico Rewards es el programa de lealtad líder de México con aproximadamente 12.5 millones de miembros al 31 de diciembre de 2024. La membresía de Aeroméxico Rewards ha crecido en aproximadamente 82.0% entre el 31 de diciembre de 2020 y de 2024 y aproximadamente 29.2% entre el 31 de diciembre de 2023 y de 2024. Nuestro programa está diseñado para crear un compromiso de por vida con los clientes de más alto valor, mediante la combinación de recompensas basadas en puntos y un conjunto integral de beneficios de viajes de élite. Ofrecemos oportunidades únicas para la acumulación y canje de puntos entre los socios, siendo las más importantes la capacidad de hacer el canje para viajes aéreos en Aeroméxico y nuestras otras aerolíneas socias en el mundo.

En julio de 2022, concluimos la adquisición de la mayor parte de la participación minoritaria de Aimia en Club Premier, actualmente conocido como Aeroméxico Rewards, para obtener el control de PLM, lo que nos permite conseguir de mejor manera las metas estratégicas. La adquisición desbloqueó nuestra capacidad para establecer una relación directa con nuestros clientes y miembros, y nos permitió ofrecer una experiencia digital simplificada y una mejor gama de opciones de canje, lo cual aceleró nuestro compromiso con los clientes. Este programa más simple y con más recompensas nos permitirá expandir la penetración del programa e impulsar ingresos de primas adicionales para Aeroméxico. Además, como parte de nuestra reorganización, transformamos nuestro programa de lealtad de un programa de acumulación basado en la distancia a un programa basado en los ingresos para atraer, incentivar y recompensar a nuestros clientes más valiosos y leales, así como para incrementar la propuesta de valor para las personas que realizan vuelos de distancias más cortas. Continuamos explorando iniciativas adicionales que impulsarán el crecimiento para Aeroméxico y que al mismo tiempo entregarán más valor a nuestros clientes, incluso a través de servicios de ventas cruzadas. Consideramos que dichas iniciativas respaldarán un mayor crecimiento en los miembros del programa, que también planeamos complementar con campañas de marketing en nuestro sitio web y en los aeropuertos.

Nuestro programa Aeroméxico Rewards también se beneficia del crecimiento a largo plazo en los mercados de tarjetas de crédito y de lealtad de México que tienen una penetración insuficiente. Al 31 de diciembre de 2024, nuestra base de miembros representaba aproximadamente el 10% de la población mexicana total. Con base en los ejemplos previos en el mundo, consideramos que existe suficiente espacio para la expansión continua. En comparación, en 2024, el programa de lealtad de LATAM Airlines, LATAM Pass, representó aproximadamente el 13% de la población en las regiones geográficas pertinentes en donde opera el programa (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú); LifeMiles de Avianca representó aproximadamente el 23% de la población de Colombia; y Loyalty de Qantas representó el 60% de la población de Australia. Adicionalmente, el mercado de tarjetas de crédito en México sigue con una penetración insuficiente con relación a aquella de otras economías desarrolladas y

emergentes. De acuerdo con el FMI, en México, el número promedio de tarjetas de crédito por adulto es de aproximadamente 0.3x en comparación con 0.8x, 1.2x y 2.2x en Chile, Brasil y los EE.UU., respectivamente, al 31 de diciembre de 2023. A medida que la población no bancarizada de México continúe disminuyendo con la ayuda de los teléfonos inteligentes y las compañías de tecnología financiera, la sofisticación final de los clientes promoverá un incremento en la emisión y uso de las tarjetas de crédito con beneficios de viajes. Incluso un aumento modesto en la tasa de tarjetas de crédito per cápita en México podría generar un crecimiento significativo en nuestras tarjetas de crédito de marca conjunta.

Incremento en nuestra prima de ingresos total a través de la personalización y segmentación de productos

Desde 2018, hemos modificado nuestra estructura de tarifas para ofrecer más opciones a nuestros clientes, incluidas *Clase Premier*, AM Plus y Turista. En la clase Turista, ofrecemos varios segmentos de tarifas, incluidos Classic Flex, Classic y, más recientemente, una Tarifa Básica, que pone a disposición de los clientes sensibles al precio asientos económicos sin ciertos servicios, tales como la selección del asiento y equipaje de mano más grande. Al mismo tiempo, hemos mejorado los sistemas de gestión de ingresos para aprovechar los datos de comportamiento de nuestros clientes y el valor percibido de mejor precio entre las diferentes clases de tarifas. Este enfoque de gestión de ingresos, que nos permite ofrecer a los clientes opciones más convincentes para mejorar la clase de tarifa y respalda nuestra estrategia de prima de ingresos, es similar a la estrategia empleada por las FSC de los EE.UU. y es único en México. Adicionalmente, ofrecer a los clientes más opciones de clases de tarifas nos permite competir de mejor manera con las aerolíneas de bajo costo con tarifas base y establecer relaciones valiosas de los clientes con nuestra marca.

Nuestra Red de Rutas

Al 31 de diciembre de 2024, ofrecemos servicios a 47 ciudades internacionales en 21 países y 48 destinos nacionales, incluyendo cada ciudad principal en México. El siguiente mapa representa nuestra red actual de rutas internacionales a la fecha del presente Reporte, incluyendo las rutas operativas y recientemente anunciadas.

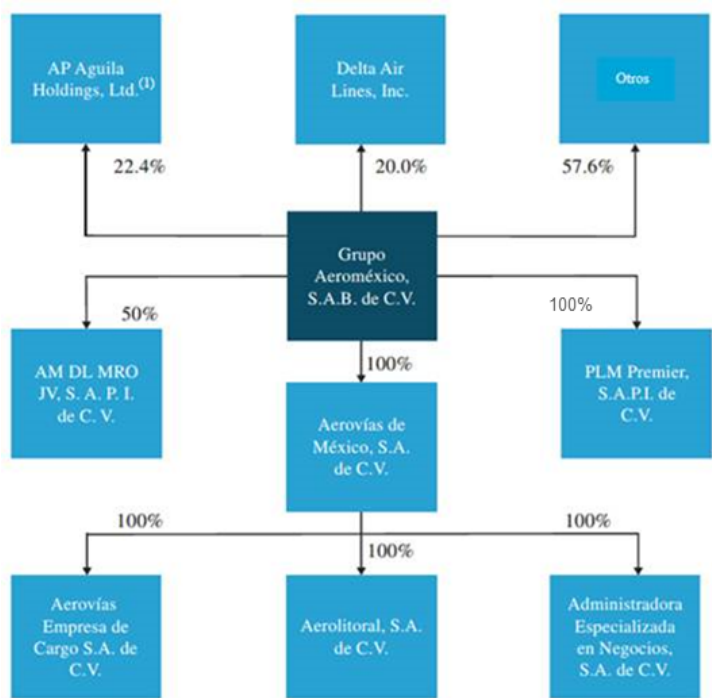
Principales Rutas Internacionales⁽¹⁾



(1) El mapa no muestra todas las rutas internacionales. Únicamente incluye nuestras principales rutas internacionales operativas y recientemente anunciadas en términos del número de pasajeros transportados y del ingreso por pasajero.

Nuestra Estructura Corporativa

La siguiente gráfica muestra la estructura corporativa simplificada, incluyendo nuestros principales accionistas y compañías operativas principales, a la fecha del presente Reporte:



(1) Incluye 27,313,004 acciones mantenidas directamente por el accionista Apollo y 3,219,715 acciones mantenidas por el Fideicomiso Banco Actinver F/5292 en representación del accionista Apollo.

Tenemos tres subsidiarias operativas principales: Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V. (conocida como Aeroméxico Cargo), Aerovías de México, S.A. de C.V. (conocida como Aeroméxico) y Aerolitoral, S.A. de C.V. (conocido como Aeroméxico Connect). Aeroméxico es nuestra principal aerolínea comercial subsidiaria que opera principalmente en rutas de alta densidad, tales como rutas internacionales y entre el triángulo de negocios en México entre la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. Aeroméxico Connect es nuestra segunda aerolínea comercial subsidiaria para mercados de corta distancia, y cubre principalmente destinos nacionales en México. Al 31 de diciembre de 2024, Aeroméxico y Aeroméxico Connect empleaban aproximadamente el 76% de nuestros empleados.

Aeroméxico Cargo es nuestra subsidiaria operativa que proporciona servicios de carga a nuestros clientes nacionales e internacionales. Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V. proporciona servicios aeroportuarios en tierra exclusivamente a nosotros. PLM administra nuestro programa de lealtad, Aeroméxico Rewards. Todas nuestras subsidiarias están constituidas en México.

Resumen de Información Financiera

Las siguientes tablas resumen ciertos datos de operación e información financiera consolidados para el negocio por los periodos presentados. Deberá leer el siguiente resumen de información financiera junto con las secciones “Información Financiera”, “Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora”, y los estados financieros consolidados auditados, todos incluidos en otras partes en el Reporte.

Preparamos las siguientes tablas resumidas con la información de los estados financieros consolidados auditados y los estados financieros intermedios incluidos en el Reporte. Nuestros resultados históricos no son necesariamente indicativos de los resultados que se esperan en el futuro.

Datos de los Estados de Resultados Consolidados

	Para los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Ingresos de operación	<i>(en millones de dólares)</i>		
Pasajeros.....	5,150.9	4,504.2	3,402.4
Carga.....	296.1	269.9	291.3
Otros.....	172.9	142.0	118.3
Total de ingresos de operación.....	5,619.9	4,916.1	3,812.0
Gastos de operación:			
Combustible.....	1,236.6	1,310.2	1,414.8
Fuerza de trabajo.....	1,084.1	896.1	638.3
Mantenimiento.....	258.2	232.2	202.7
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones.....	591.0	532.1	445.8
Servicios a pasajeros.....	140.8	113.6	85.6
Comisiones a agencias.....	122.1	112.0	73.1
Ventas y administración general.....	406.3	357.6	287.4
Renta de equipo de vuelo.....	16.2	23.8	143.5
Depreciación y amortización.....	655.1	579.8	453.5
Deterioro (reversión).....	—	3.4	(1.2)
(Ingreso) gastos de reestructuración, neto..	—	—	(114.1)
Otros gastos (ingresos)	48.5	36.5	1.4
Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos.....	(5.9)	3.1	(329.6)
Total de gastos de operación.....	4,553.2	4,200.3	3,301.2
Utilidad de operación.....	1,066.7	715.8	510.8
Ingresos financieros.....	77.9	70.8	15.3
Costo financiero.....	(447.4)	(499.0)	(465.9)
Costo financiero neto.....	(369.5)	(428.1)	(450.6)
Utilidad antes del impuesto sobre la renta.....	697.2	287.7	60.3
Impuestos a la utilidad.....	79.7	14.3	124.5
Utilidad (pérdida) neta del año.....	617.5	273.4	(64.2)

Datos de los Estados de Situación Financiera Consolidados

	Al 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
	(en millones de dólares)		
Activo			
Activo circulante:			
Efectivo y equivalentes de efectivo.....	842.0	937.7	842.2
Instrumentos financieros derivados.....	—	0.3	1.9
Cuentas por cobrar neto.....	591.5	618.2	391.3
Cuentas por cobrar a partes relacionadas.....	3.1	1.1	0.5
Pagos anticipados y depósitos.....	70.4	48.7	44.6
Inventarios.....	139.7	108.5	97.0
Total de activo circulante.....	1,646.6	1,714.6	1,377.4
Activo no circulante:			
Propiedades y equipo, incluido el derecho de uso.....	3,206.6	2,787.6	2,643.4
Activos intangibles y crédito mercantil.....	1,080.4	1,071.8	1,063.8
Pagos anticipados y depósitos.....	160.5	148.9	138.0
Inversiones en negocios conjuntos.....	17.0	27.1	30.2
Otros activos no circulantes.....	10.8	6.7	2.3
Impuestos a la utilidad diferidos.....	261.7	335.0	291.1
Total de activo no circulante.....	4,736.9	4,377.2	4,168.7
Total de activo.....	6,383.6	6,091.8	5,546.2
Pasivo			
Pasivo circulante:			
Vencimiento circulante de la deuda financiera incluyendo arrendamientos.....	448.3	523.2	514.0
Cuentas por pagar.....	1,652.2	1,533.6	1,032.2
Cuentas por pagar a partes relacionadas.....	0.8	14.4	0.4
Provisiones.....	117.2	85.9	32.3
Transportación vendida no utilizada.....	617.2	836.4	784.2
Programa de pasajero frecuente.....	288.0	247.2	234.6
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades.....	69.5	28.8	5.2
Total de pasivo circulante.....	3,193.2	3,269.4	2,603.0
Pasivo no circulante:			
Deuda financiera incluyendo arrendamientos.....	3,252.6	2,711.1	2,937.0
Programa de pasajero frecuente.....	300.4	268.2	211.4
Provisiones.....	207.1	218.9	234.5
Beneficios a los empleados.....	209.1	235.8	185.4
Impuestos a la utilidad diferidos.....	121.1	121.1	105.7
Total de pasivo no circulante.....	4,090.3	3,555.3	3,674.0
Total de pasivo.....	7,283.5	6,824.7	6,277.0
Capital (déficit):			
Capital social.....	3,526.0	4,326.9	4,598.0
Prima en emisión de acciones.....	(2,182.9)	(2,182.9)	(2,182.9)
Reserva legal.....	24.8	24.8	24.8

Reserva para recompra de acciones.....	29.7	29.7	29.7
Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria.....	(6.6)	(6.6)	(6.6)
Remediación del pasivo por beneficios definidos.....	17.2	13.1	16.4
Déficit acumulado.....	(2,310.1)	(2,939.9)	(3,212.2)
Capital contable (déficit)- Participación controladora.....	(902.0)	(734.9)	(732.8)
Participación no controladora.....	2.1	2.0	2.0
Total de capital contable (déficit).....	(899.9)	(732.9)	(730.8)
Total del pasivo y capital contable (déficit).....	6,383.6	6,091.8	5,546.2

Métricas y Conciliaciones Financieras no conforme a las NIIF

Preparamos los estados financieros consolidados auditados de conformidad con las NIIF. Además de presentar los resultados financieros preparados de acuerdo con las NIIF, revelamos información relativa al EBITDA Ajustado y el EBITDAR Ajustado, que son métricas que no son preparadas de conformidad con las NIIF. Consideramos que estas métricas de los informes financieros son indicadores útiles del desempeño operacional. Estas métricas del desempeño conocidas en la industria de la aviación son usadas con frecuencia por inversionistas, analistas de mercados y otros, quienes están interesados en comparar el desempeño operacional de las compañías en nuestra industria.

Definimos el EBITDA Ajustado como ganancia o pérdida para el periodo antes de los gastos (beneficios por impuesto sobre la renta, depreciación y amortización, costo financiero neto, del valor (reversión) y la ganancia por volver a medir a valor razonable de PLM.

Definimos el EBITDAR Ajustado como el EBITDA Ajustado antes de los gastos de arrendamiento de aeronaves, a la luz de la naturaleza no recurrente de este rubro. Consideramos el EBITDAR Ajustado exclusivamente como una métrica de valuación, no una métrica de desempeño.

El EBITDA Ajustado y EBITDAR Ajustado tienen limitaciones como herramientas analíticas, por lo que no deberá considerarlos de forma aislada, ni como un sustituto para el análisis de nuestros resultados presentados conforme a las NIIF. Algunas de estas limitaciones son: (i) no reflejan nuestros gastos en efectivo, o requisitos futuros de gastos de capital o compromiso contractual; (ii) no reflejan cambios, o requisitos de efectivo para nuestras necesidades de capital de trabajo; (iii) no reflejan los requisitos de efectivo necesarios para cumplir con los pagos de intereses o suerte principal de nuestra deuda; (iv) aunque la depreciación y la amortización son cargos no en efectivo, con frecuencia, los activos que se deprecian y amortizan

tendrán que ser repuestos en el futuro, y no reflejan los requisitos de efectivo para dichas reposiciones; (v) no se ajustan para todas las partidas de ingresos o gastos no en efectivo que se presentan en el estado consolidado de resultados y otra utilidad integral; (vi) no reflejan el impacto de las partidas no recurrentes; y (vi) otras compañías en nuestra industria pueden calcular dichas medidas, o medidas con títulos similares, de manera diferente de cómo lo hacemos nosotros, lo cual limita su utilidad como medidas comparativas.

Consideramos que en tanto el EBITDAR Ajustado excluye los gastos de arrendamiento de aeronaves, es una métrica de valuación útil utilizada comúnmente por los inversionistas, los analistas de valores y otras partes interesadas para derivar estimados de valuación sin considerar el impacto de las metodologías diferenciadas de financiamiento y propiedad de aeronaves, que varían y no son comparables consistentemente entre las aerolíneas. Debido a que el gasto por arrendamiento de aeronaves se excluye del EBITDAR Ajustado (adicionalmente a los rubros excluidos del EBITDA Ajustado), la métrica permite al lector aislar (i) los efectos contables de la adquisición de aeronaves, que se puede realizar a través de compra directa, adquisición de deuda o arrendamientos, siendo cada metodología presentada de manera diferente para fines contables; y (ii) otros rubros que se pueden contabilizar como parte de los activos que se adquirieron en lugar de ser arrendados, tales como cargo que caen en las excepciones de la NIIF 16, incluyendo los pagos de arrendamiento variables y la renta complementaria (además de los rubros excluidos del EBITDA Ajustado).

No obstante, el EBITDAR Ajustado no se debe ver como una métrica de nuestro desempeño financiero ni considerar aislado o como una alternativa a nuestros ingresos netos ya que excluye el gasto por arrendamiento de aeronaves, que es un gasto operativo en efectivo normal y recurrente que es necesario para operar nuestro negocio. Debido a esta exclusión, el EBITDAR Ajustado tiene limitaciones como herramienta de análisis. De igual forma, la utilidad del EBITDAR Ajustado como métrica de desempeño es limitada, y se le advierte que no debe depender en demasía en esta información al analizar nuestros resultados de operaciones y condición financiera o como una métrica de nuestro desempeño financiero. Además, otras compañías en nuestra industria pueden calcular el EBITDAR Ajustado o métricas con nombres similares de una forma diferente a la nuestra, lo que limita su utilidad como métrica comparativa.

EBITDA Ajustado

La siguiente tabla contiene una conciliación de nuestra ganancia o pérdida con el EBITDA Ajustado para cada uno de los periodos que se indica.

	Para los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
	(en millones de dólares)		
Utilidad (pérdida) neta del año..	617.5	273.4	(64.2)
Impuestos a la utilidad.....	79.7	14.3	124.5
Depreciación y amortización ⁽¹⁾ ..	655.1	579.8	453.5
Costo financiero neto ⁽²⁾	369.5	428.1	450.6
Deterioro (reversión).....	—	3.4	(1.2)
Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos ⁽³⁾	(5.9)	3.1	(329.6)
EBITDA Ajustado⁽⁴⁾.....	1,715.9	1,302.1	633.6

(1) Los gastos de depreciación y amortización se presentan en nuestra ganancia o pérdida.

(2) Véase la Nota 31 de los estados financieros consolidados auditados.

(3) La remediación a valor razonable de nuestra, entonces existente participación, del 51.14% en PLM resultó en una ganancia de \$307.7 millones de dólares reconocidos en la participación de pérdida (ganancia) sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación en la fecha de adquisición.

(4) Definimos el EBITDA Ajustado por la ganancia o pérdida para el periodo antes de los gastos (beneficios) por impuesto sobre la renta, depreciación y amortización, costo financiero neto, deterioro (reversión) y la ganancia de la remediación a valor razonable de PLM. El EBITDA Ajustado tiene limitaciones como herramienta analítica, por lo que no deberá considerarlo de forma aislada, ni como un sustituto para el análisis de nuestros resultados presentados conforme a las NIIF. Debido a que los ajustes al EBITDA Ajustado no se determinan conforme a las NIIF, esta medición puede ser calculada de modo diferente por otras compañías. Como resultado, el EBITDA Ajustado como se presenta puede no ser directamente comparable a medidas de nombre similar que presenten otras compañías.

EBITDAR Ajustado

La siguiente tabla contiene una conciliación de nuestra ganancia o pérdida EBITDAR Ajustado para cada uno de los periodos que se indica.

	Para los años terminados el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
	(en millones de dólares)		
Utilidad (pérdida) neta del año..	617.5	273.4	(64.2)
Impuestos a la utilidad.....	79.7	14.3	124.5
Depreciación y amortización ⁽¹⁾ ..	655.1	579.8	453.5
Costo financiero neto ⁽²⁾	369.5	428.1	450.6
Deterioro (reversión).....	—	3.4	(1.2)
Ganancia (pérdida) de inversión bajo el método de participación de capital ⁽³⁾	(5.9)	3.1	(329.6)
Arrendamiento de aeronaves ⁽⁴⁾ ...	16.2	23.8	143.5
EBITDAR Ajustado⁽⁵⁾.....	1,732.1	1,325.9	777.1

(1) Los gastos de depreciación y amortización se presentan en nuestra ganancia o pérdida.

(2) Véase la Nota 31 de los estados financieros consolidados auditados y la Nota 22 de nuestros estados financieros intermedios.

(3) La remediación a valor razonable de nuestra, entonces existente participación, del 51.14% en PLM resultó en una ganancia de \$307.7 millones de dólares reconocidos en la participación de pérdida (ganancia) sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación en la fecha de adquisición.

(4) El arrendamiento de aeronaves se compone de rentas a corto plazo de equipo de vuelo, incluyendo a aquel sujeto al periodo de PBH.

Definimos al EBITDAR Ajustado como el EBITDA Ajustado más el gasto por arrendamiento de aeronaves. Consideramos el EBITDAR Ajustado exclusivamente como una métrica de valuación, no una métrica de desempeño. El EBITDAR Ajustado tiene limitaciones como herramienta analítica, por lo que no deberá considerarlo de forma aislada, ni como un sustituto para el análisis de nuestros resultados presentados conforme a las NIIF. Debido a que los ajustes al EBITDAR Ajustado no se determinan conforme a las NIIF, esta medición puede ser calculada de modo diferente por otras compañías. Como resultado, el EBITDAR Ajustado como se presenta puede no ser directamente comparable a medidas de nombre similar que presenten otras compañías.

Datos de Operación

La siguiente tabla contiene ciertos datos de operación seleccionados que se relacionan con nuestro negocio para cada uno de los periodos que se indican:

	Al y por el año terminado el 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Total de pasajeros(miles) ⁽¹⁾	25,337	24,760	21,724
ASK			
ASK total (millones).....	57,361	52,988	47,752
ASK en vuelos regulares (millones) ⁽²⁾	57,357	52,981	47,611
RPK			
RPK (millones).....	49,654	44,626	38,861
RPK en vuelos regulares (millones) ⁽³⁾ ...	49,652	44,621	38,859
Factor de Ocupación.....	86.6%	84.2%	81.6%
RASK (centavos).....	9.8	9.3	8.0
PRASK (centavos).....	7.9	7.6	6.4
Rendimiento (centavos).....	9.1	9.1	8.0
CASK			
CASK (centavos).....	7.9	7.8	7.8
CASK ex fuel (centavos).....	5.7	5.4	4.9
Combustible consumido (en millones de litros).....	1,750.9	1,641.9	1,479.5
Número de empleados.....	17,053	16,219	14,606
Salidas diarias promedio ⁽⁴⁾	533	558	518
Número de aeronaves al final del periodo.....	148	146	144

- (1) El número de pasajeros incluye a los pasajeros que canjearon los puntos de Aeroméxico Rewards y otras recompensas de viajes, así como a los pasajeros de todos los segmentos de vuelos, incluidos los vuelos de fletamento.
- (2) ASK para todos los segmentos de vuelos regulares.
- (3) RPK para todos los segmentos de vuelos regulares.
- (4) El número promedio de salidas por día durante el periodo que se indica.

Factores de riesgo:

c) Factores de Riesgo

Una inversión en nuestras Acciones implica un alto grado de riesgo. Deberá considerar con cuidado los riesgos descritos a continuación antes de tomar la decisión de realizar una inversión. Nuestro negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera podrían verse afectados de manera significativa y adversa por cualquiera de estos riesgos. El precio de cotización de nuestras Acciones podría disminuir debido a cualquiera de estos riesgos u otros factores, y podría perder toda o parte de su inversión.

Los riesgos descritos a continuación son aquéllos que actualmente consideramos que pueden afectar de manera adversa a la Sociedad o al valor de nuestras Acciones; no obstante, otros factores no descritos en este Reporte también pueden afectar de manera significativa y adversa a la Sociedad y su situación financiera. Este Reporte contiene declaraciones a futuro que implican riesgos e incertidumbres. Los resultados reales podrían diferir de manera significativa y adversa de aquellos previstos en estas declaraciones a futuro, como resultado de ciertos factores, incluidos los riesgos que enfrenta la sociedad o las inversiones en México que se describen a continuación y en otras partes del Reporte. Cualquiera de estos riesgos podría afectar de manera significativa y adversa a la sociedad y sus resultados de operación.

Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio

La industria aérea está sujeta a riesgos externos, incluidos el brote de enfermedades contagiosas, fallas en el sistema de seguridad, terrorismo y desastres naturales.

Nuestras operaciones pueden verse afectadas de manera adversa por eventos imprevistos, incluidas amenazas a la salud pública (tales como el COVID-19), terrorismo, guerras, conflictos nacionales e internacionales, y desastres naturales (incluidos sismos, tsunamis, erupciones volcánicas y huracanes).

Las amenazas a la salud pública generadas por la pandemia del COVID-19 nos han afectado de manera significativa y adversa, lo cual ha disminuido considerablemente la demanda de nuestros servicios. También estamos sujetos a los efectos negativos de otras crisis de salud, tales como las epidemias de dengue y zika, y los brotes de influenza.

Las fallas de seguridad, incluyendo, de forma enunciativa más no limitativa, los ataques terroristas, que han afectado de manera adversa la industria aérea, lo cual ha incrementado los costos de los procedimientos de seguridad y de los seguros; y ha generado cierres de aeropuertos, cancelaciones y retrasos en los vuelos. Los conflictos internacionales en las áreas en donde realizamos operaciones, o involucran al espacio aéreo a través del cual establecemos las rutas, también pueden afectar las operaciones. Por ejemplo, como resultado del conflicto actual entre Rusia y Ucrania, hemos concluido las operaciones relacionadas con Rusia. Específicamente, debido a la imposición de sanciones y a las restricciones a los vuelos a través de Rusia, Aeroflot fue suspendido de la alianza de SkyTeam. Suspendimos nuestro contrato de código compartido con esa aerolínea, así como la reciprocidad de nuestros programas de lealtad respectivos, los cuales eran nuestras únicas operaciones en Rusia. Adicionalmente, suspendimos las ventas interaerolíneas y otros contratos como salas compartidas con Aeroflot. Además, suspendimos los vuelos a Seúl, Corea del Sur, en 2022, debido a que la ruta del vuelo directo entre México y Corea del Sur pasaba por el espacio aéreo ruso. Reanudamos los vuelos a Corea del Sur en el tercer trimestre de 2024, a través de una ruta más larga que requiere una escala y reabastecimiento de combustible, pero no cruza por el espacio aéreo ruso. Las fallas en seguridad en los aeropuertos o en los aviones, incluyendo, de forma enunciativa mas no limitativa, los ataques terroristas, o el miedo a dichas fallas o ataques, mimos que podrían generar una disminución en los factores de carga y rendimientos de pasajeros, y la disminución en la demanda de vuelos de placer (especialmente los viajes internacionales), que de manera adversa podría afectar el negocio y los resultados de operaciones.

Además, los desastres naturales, tales como los sismos, incendios forestales, erupciones volcánicas, las tormentas severas y huracanes, pueden ocasionar daños, interrupciones o cierres de las instalaciones aeroportuarias en donde mantenemos operaciones, causando demoras o cancelaciones de los vuelos, u otras interrupciones de las operaciones, que nos afectan de manera adversa. Muchas regiones de México son propensas a sismos y están expuestas a amenazas de erupciones volcánicas. El Popocatepetl, el volcán más activo de México, ha estado en erupción por décadas en aproximadamente 72 kilómetros al sureste de la Ciudad de México. La propagación de cenizas volcánicas cerca del AICM y de otros aeropuertos en los que volamos pueden causar retrasos, cancelaciones y suspensiones de vuelos. Por ejemplo, en febrero de 2024, las aerolíneas que operaban en el AICM cancelaron 22 vuelos nacionales e internacionales para realizar revisiones de seguridad después de que las aeronaves encontraron cenizas volcánicas del volcán Popocatepetl mientras que volaban a la Ciudad de México. Un sismo de una gravedad suficiente también podría causar daños o cierres en los aeropuertos en donde realizamos operaciones, lo que haría que suspendamos o retrasemos las operaciones, lo cual tendría un impacto negativo en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Nuestro negocio fue afectado de manera significativamente adversa por la pandemia del COVID-19, y amenazas similares a la salud en el futuro podrían tener otros efectos adversos en nosotros.

La pandemia mundial del COVID-19, y las medidas y recomendaciones adoptadas por los gobiernos y las organizaciones privadas para abordarla, hicieron que la industria de aviación comercial en el mundo enfrentara desafíos sin precedentes. Medidas tales como confinamientos, cuarentenas, cierres de fronteras, restricciones o recomendaciones contra vuelos internacionales y nacionales, limitaciones a reuniones públicas, recomendaciones de distanciamiento social, trabajo remoto y cierres de destinos y atracciones turísticas, así como las percepciones del consumidor acerca de la seguridad de los viajes aéreos, contribuyeron todos a una caída importante en la demanda por parte de los pasajeros de viajes aéreos.

La pandemia del COVID-19 tuvo un impacto negativo, adverso y sin precedentes en el negocio, los resultados de operaciones, la situación financiera y la liquidez. El impacto negativo de la pandemia en las ventas nos obligó a cancelar vuelos y aterrizar aeronaves. Estos eventos culminaron con la decisión de presentar una solicitud voluntaria conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebras de los EE.UU. el 30 de junio de 2020.

Si bien hemos concluido el proceso del Capítulo 11 y, en mayo de 2023, la Organización Mundial de la Salud, o la OMS, declaró que la pandemia del COVID-19 dejó de ser una emergencia sanitaria mundial, otras pandemias y amenazas sanitarias similares pueden afectar la demanda de viajes aéreos en el futuro, lo cual podría impactar el desempeño y liquidez financieros y operacionales a largo plazo.

Adicionalmente, la propagación de otras enfermedades y otras amenazas a la salud pueden:

- causar un impacto negativo importante en los costos, operaciones y ventas;
- impedirnos implementar nuestra estrategia de crecimiento;
- tener un efecto negativo en nuestra capacidad de operación y obligarnos a aterrizar las aeronaves;

- obligarnos a recurrir a fuentes para el financiamiento mediante deuda y por medio de la inversión de capital, incluso cuando las condiciones de mercado son desfavorables;
- provocar una disminución en las calificaciones corporativas y de deuda, lo cual podría impedir el refinanciamiento de la deuda o dificultarlo en términos convenientes; y
- exijernos renegociar los contratos con terceros a fin de mantener la continuidad del negocio y de los servicios.

La industria aérea es particularmente sensible a los cambios en las condiciones económicas.

Las condiciones económicas, incluidas las circunstancias fuera de nuestro control, pueden afectar la industria aérea y nuestro negocio. Dichas circunstancias incluyen:

- cambios y volatilidad en las condiciones económicas generales, incluidas la gravedad y la duración de una desaceleración en México, los EE.UU. o la economía mundial y los mercados financieros;
- cambios en preferencias, percepciones, patrones de gastos o tendencias demográficas de los consumidores, incluido un aumento en la preferencia por las aerolíneas de bajo costo, durante los periodos económicos menos favorables;
- niveles más altos de desempleo y niveles variables de los ingresos disponibles o ingresos discrecionales;
- emergencias de salud, pandemias e inquietudes por la seguridad;
- altas tasas de inflación o de intereses;
- volatilidad en el tipo de cambio y altos precios del combustible; y
- la potencial imposición de tarifas arancelarias por el gobierno de los EE.UU. y las amenazas de una guerra comercial.

Estos factores pueden afectar de manera adversa los resultados de operaciones y la situación financiera, la capacidad de obtener financiamiento en términos aceptables y la liquidez en general. Las actuales condiciones económicas generales desfavorables pueden reducir el gasto para viajes de negocios, de placer y de la modalidad VFR. Para muchos pasajeros, el transporte aéreo es una compra discrecional que pueden eliminar en épocas económicas difíciles. Las condiciones económicas desfavorables podrían no compensarse por nuestra capacidad para aumentar los precios a fin de contrarrestar mayores costos de combustible, mano de obra u otros, lo cual podría dar como resultado un efecto significativo adverso en nuestro negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

La industria aérea puede verse negativamente afectada por la imposición de las tarifas arancelarias propuestas bajo la administración del presidente Trump.

La imposición de tarifas arancelarias propuestas al acero y al aluminio bajo la administración del presidente Donald Trump podría aumentar los costos de producción de aeronaves, afectando a las aerolíneas y potencialmente aumentando las tarifas aéreas, y afectando significativamente a la industria aérea. Las tarifas podrían causar mayores costos a las aerolíneas, particularmente en áreas como fabricación y mantenimiento de aeronaves. Además, las tarifas en los materiales utilizados en la fabricación de las aeronaves de Boeing podrían alterar las cadenas de suministro, retrasar la entrega de aeronaves, o aumentar los precios de componentes críticos, tales como motores, aviónica, y otros repuestos, que son proporcionados por fabricantes fuera de los EE.UU.

Adicionalmente, las tarifas por represalia impuestas por los gobiernos extranjeros en respuesta a las políticas arancelarias de los EE.UU. podría causar mayores costos de operación de las aerolíneas internacionales o resultar en una menor demanda de viajes aéreos. Particularmente, las tarifas arancelarias significativas en los bienes y suministros relacionados con la aviación podrían aumentar el precio de los boletos a los clientes, potencialmente disminuyendo la demanda de viajes aéreos y afectando los volúmenes de pasajeros.

Los mayores costos y menor demanda de pasajeros podrían impactar negativamente la rentabilidad y desempeño financiero de las aerolíneas, incluyéndonos a nosotros. Además, las mayores tensiones geopolíticas derivadas de guerras comerciales o medidas en represalia podrían crear un ambiente de negocios incierto, exacerbando aún más los factores de riesgo. Los inversionistas deben estar conscientes de que estos factores podrían afectar adversamente la capacidad de la industria aérea para mantener precios competitivos y rentabilidad frente al aumento de los costos operativos.

En 2022, salimos de un proceso de reestructura, lo que podría afectar adversamente nuestro negocio y sus relaciones.

El hecho de haber solicitado protección al amparo del Código de Quiebras de los EE.UU., no obstante que concluimos con los procedimientos del Capítulo 11, podría afectar adversamente nuestro negocio, la percepción de nuestro negocio y las relaciones con clientes, proveedores, titulares de una participación efectiva en la explotación o de regalías, contratistas, empleados o proveedores. Debido a las incertidumbres, existen muchos riesgos asociados con la reciente salida de los procedimientos del Capítulo 11, incluyendo los siguientes:

- la capacidad para atraer, motivar y/o conservar a ejecutivos y empleados clave puede verse afectada de manera adversa;

- nuestros empleados pueden ser atraídos con facilidad a otras oportunidades de empleo;
- los competidores pueden quitarnos negocio;
- nuestra capacidad para obtener y conservar clientes puede verse afectada de manera negativa, puesto que muchos clientes pueden preferir viajar con los competidores que no fueron objeto de una reestructuración;
- nuestros proveedores y arrendadores podrían estar reticentes a negociar con nosotros, en particular, debido a que algunos de ellos han participado en los procedimientos del Capítulo 11;
- ciertos acreedores que han participado en los procedimientos del Capítulo 11 podrían estar reticentes a otorgar nuevos financiamientos, lo cual puede limitar nuestra capacidad para financiar nuestras operaciones y crecimiento;
- nuestros flujos de efectivo podrían verse afectados de manera negativa, ya que nuestros proveedores y arrendadores podrían ofrecer términos y condiciones menos favorables después de concluir los procedimientos del Capítulo 11; y
- nuestros contratos de financiamiento nuevos podrían estar sujetos a obligaciones contractuales menos favorables, en comparación con aquellos que pudimos negociar en el contexto de los procedimientos del Capítulo 11.

Futuros procesos de reestructura podrían tener un efecto adverso significativo en nuestro negocio, la percepción de nuestro negocio y las relaciones con clientes, proveedores, titulares de una participación efectiva en la explotación o de regalías, contratistas, empleados o proveedores. El acontecimiento de uno o varios de estos eventos podría tener un efecto adverso significativo en nuestras operaciones, la situación financiera y el prestigio, y no podemos garantizarle que el hecho de haber sido objeto de procedimientos de quiebra no afectará adversamente nuestras operaciones en el futuro.

Es probable que no podamos cumplir con las metas establecidas y continuar como negocio en marcha.

Después de la conclusión de los procedimientos del Capítulo 11, cuyo resultado mejoró significativamente nuestra situación financiera, continuaremos enfrentando diversos riesgos, incluidos los efectos continuos del COVID-19 en la industria de viajes, particularmente la escasez de pilotos y controladores aéreos entrenados en México, y las desafiantes condiciones económicas, tales como la continuidad de la inflación, las altas tasas de intereses, y la incertidumbre sobre la política comercial de los EE.UU., entre otros.

Además, aunque nuestro endeudamiento se redujo o canceló como parte de la implementación de nuestro plan de reestructura, podríamos necesitar obtener fondos adicionales en el futuro a través de deuda pública o privada o financiamientos de capital o a través de otros medios para fondear nuestro negocio. Nuestro acceso a financiamiento adicional necesario podría ser limitado en términos favorables. Por consiguiente, no podemos garantizar que lograremos las metas establecidas, que implementaremos de manera eficaz nuestra estrategia, o que dejaremos de ser un negocio en marcha.

Hemos identificado una debilidad material (material weakness) en nuestros controles internos de reportes financieros, y podríamos identificar debilidades materiales adicionales en el futuro o fallar en mantener un sistema de control interno eficaz sobre reportes financieros, lo que podría resultar en errores significativos en nuestros estados financieros consolidados o causar que incumplamos con obligaciones de reporte.

Desde la cancelación del registro de nuestras acciones en el RNV realizada en diciembre de 2022 y hasta la fecha de la nueva inscripción de nuestras acciones en el RNV, hemos sido una compañía privada. Como compañía privada, no habíamos sido requeridos a diseñar o mantener un sistema de control efectivo como el de una sociedad pública conforme a la legislación y regulación aplicable en EE.UU. A pesar de que aún no estamos sujetos a requerimientos de certificación o autenticación conforme a la Sección 404 de la Ley Sarbanes-Oxley de 2002, o Ley SOX de EE.UU., hemos identificado debilidades materiales en nuestro control interno de reportes financieros.

Una debilidad material (material weakness por su referencia al inglés), es una debilidad o una combinación de debilidades, en el control interno de los reportes financieros por lo que existe una posibilidad razonable que un error significativo a nuestros estados financieros anuales e internos no sea prevenido o identificado de forma oportuna. La debilidad material identificada se relaciona con debilidades en la autorización de partidas en nuestro sistema Oracle ERP, en el que no existe una segregación de obligaciones para la creación y registro de dichas partidas. Estas deficiencias generan riesgos que pueden resultar en errores significativos inadvertidos u operaciones no autorizadas que sean procesadas.

Hemos empezado con la implementación de un plan para remediar las debilidades materiales descritas anteriormente. Como parte de la remediación, estamos tomando las medidas para diseñar e implementar protocolos automáticos que prevendrían cualquier falla con la segregación de obligaciones. Mientras que el diseño e implementación de estos protocolos automáticos es realizado, hemos implementado políticas y procedimientos de forma manual para revisar la cadena de autorizaciones y las atribuciones respectivas de ciertos funcionarios ejecutivos senior de contabilidad y administración. Esta cadena de autorizaciones incluye la coordinación mejorada de nuestro equipo de contabilidad para validar manualmente y documentar formalmente la información recibida cuando se registren operaciones en nuestros registros de contabilidad de forma diaria y mejorar las validaciones por el equipo administrativo de contabilidad senior al cierre de cada mes. La implementación de estos protocolos automatizados se espera que surtan efectos una vez que el nuevo lanzamiento o mejoras de nuestro ERP (Enterprise Resource Planning por su término en inglés) comiencen a operar. Nuestro plan de remediación actual también incluye la implementación de procesos de sistemas automatizados, conforme a los cuales nuestro director de contabilidad, con la asistencia de nuestro departamento de tecnología de la información,

extrae todos los registros en libros en nuestro sistema actual Oracle ERP, el cual incluye muestreo estadístico, y revisa el origen, validez y autorización de dichos registros en libros contables. Estos sistemas automatizados están diseñados para regular el proceso para buscar la aprobación de supervisión de las operaciones con base en los umbrales de aprobación determinados. No podemos asegurar que estas medidas mejorarán o remediarán las debilidades materiales.

La implementación de estas medidas se encuentra en etapa temprana y requiere de la validación y prueba del diseño y eficiencia operativa del control interno de los reportes financieros sobre un periodo de reporte. Como resultado, el momento en el que podríamos remediar la debilidad material es incierto, y podríamos no corregir esta debilidad material oportunamente.

Si no somos capaces de remediar de forma exitosa la debilidad material existente en nuestro control interno sobre los reportes financieros o si identificamos cualquier debilidad material nueva, la exactitud u oportunidad de nuestros reportes financieros y el precio de nuestras acciones puede ser afectado de forma adversa. La implementación de cualesquier cambios apropiados a nuestro control interno de los reportes financieros puede distraer la atención de nuestra administración y empleados, implicar costos sustanciales para modificar nuestros procesos existentes y tomar tiempo para su conclusión. Estos cambios podrían no ser eficientes en mantener el control interno adecuado sobre nuestros reportes financieros, y cualquier incumplimiento para mantener su conveniencia, o consecuente incapacidad para producir estados financieros adecuados de forma oportuna, podría aumentar nuestros costos operativos y causar daño a nuestro negocio.

Una vez inscritas nuestras acciones en el RNV y después de la oferta de los ADSs, en el mercado de EE.UU. a través del New York Stock Exchange o NYSE, estaremos sujetos a la Sección 404 de la Ley SOX de EE.UU., lo que requiere que incluyamos un reporte de la administración sobre nuestro control interno sobre los reportes financieros en nuestro segundo reporte anual. Además, nuestra firma de contadores públicos independiente registrada debe certificar a y reportear de forma eficiente nuestro control interno sobre los reportes financieros en nuestro segundo reporte anual. Si identificamos una debilidad material adicional en nuestro control interno sobre los reportes financieros en el futuro, o si no logramos tener o mantener un sistema de control interno eficiente, podríamos tener errores materiales en nuestros estados financieros e incumplir nuestras obligaciones de reporte, lo que puede resultar en la reformulación de nuestros estados financieros y causar que nuestros inversionistas pierdan confianza en nuestra información financiera. En consecuencia, podría limitar nuestro acceso al mercado de capitales y causar daño en nuestros resultados de operación. Además, el control interno ineficiente sobre los reportes financieros nos puede exponer a un mayor riesgo de fraude o uso inadecuado de activos corporativos, a un potencial desliste de los ADSs del NYSE, investigaciones regulatorias y sanciones civiles o penales.

No se espera que se renueven las modificaciones favorables de los contratos de arrendamiento que hemos celebrado en el marco de los procedimientos del Capítulo 11.

Como consecuencia de la pandemia del COVID-19 y los procedimientos del Capítulo 11, pudimos negociar convenios con los arrendadores de aeronaves en 2020 para reducir las tarifas de los arrendamientos y mejorar los términos para el resto de nuestra flota, lo que resultó en costos significativamente menores durante la vigencia de los arrendamientos. Debido a la baja demanda de viajes aéreos y las condiciones del mercado de la aviación durante de la pandemia del COVID-19, pudimos renegociar tarifas fijas mensuales favorables que permanecerán vigentes hasta el término de los contratos de arrendamiento renegociado. Todos nuestros contratos de arrendamiento renegociados incluían un periodo PBH, que nos permitiría ajustar temporalmente nuestros pagos de renta mensuales conforme al uso de la aeronave. Sin embargo, el último de nuestros periodos PBH concluyó en diciembre de 2023.

Adicionalmente, renegociamos rentas fijas mensuales más bajas vigentes a partir de que concluya el periodo PBH respectivo. Los arrendamientos renegociados concluyen gradualmente durante 2034. En promedio, las rentas fijas mensuales renegociadas para nuestra flota de aviones arrendados son de aproximadamente 35% menores por mes que las rentas originales. Sin embargo, mientras que el mercado de viajes aéreos se recupera de las consecuencias de la pandemia del COVID-19 y una vez que venzan todos los contratos renegociados, podríamos no ser capaces de renovar estos contratos en condiciones que sean tan favorables para nosotros.

Debido a estas circunstancias extraordinarias, pudimos hacer modificaciones favorables a los contratos que rigen el arrendamiento de nuestras instalaciones aeroportuarias. Cuando venzan las modificaciones en los arrendamientos de instalaciones aeroportuarias, no esperamos que los contratos renovados serán en términos tan favorables para nosotros en comparación con los términos que actualmente disfrutamos. Debido a la terminación de dichos contratos de arrendamiento, esperamos que los costos relacionados con dichos contratos incrementen de manera significativa.

Como resultado de lo anterior, esperamos que los costos relacionados con los arrendamientos de aeronaves e instalaciones aeroportuarias incrementen de manera significativa, lo cual tendrá efectos adversos en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

La volatilidad en el precio y la disponibilidad de la turbosina tienen un fuerte impacto en nosotros.

La volatilidad del costo del combustible y los altos precios de la turbosina debido a problemas con la cadena de suministro de petróleo internacional podrían afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones. Los costos del combustible representan la partida más importante en los gastos de operación. Los precios de la turbosina son altamente volátiles y en ocasiones se han ajustado sustancialmente en periodos de tiempo relativamente cortos. Entre 2022 y 2024, el precio anual promedio de combustible por galón fue de \$3.6 dólares en 2022 y de \$2.7 dólares en 2024. Los precios de la turbosina refleja no únicamente el precio subyacente del petróleo crudo, sino que también el precio cobrado para refinar el petróleo crudo a turbosina (usualmente referido como “*crack spread*”), costos de transporte, los costos de administración e impuestos, y los aumentos en cualquiera de estos elementos subyacentes podrían aumentar el precio final que nosotros pagamos por turbosina. En 2024, 2023 y 2022, los costos del combustible representaron el 27.2%, 31.2% y el 42.9% de los gastos de operación totales,

respectivamente. Por lo tanto, los resultados de operaciones podrían verse afectados de manera significativa por cambios en la disponibilidad y el costo de la turbosina.

La disponibilidad de la turbosina y su costo están sujetos a numerosos factores económicos y políticos, que no podemos controlar o predecir con exactitud. Como resultado, es probable que no podamos limitar la exposición a incrementos en los costos del combustible, y que no podamos trasladar dichos costos a los pasajeros a través de aumentos en las tarifas. Incluso si trasladamos los aumentos en los precios a los clientes, con frecuencia, existen retrasos entre el periodo del aumento en los precios de la turbosina y el momento en que entran en vigor los aumentos en los precios o los cargos adicionales para el combustible. Los aumentos en los precios y los cargos adicionales para el combustible no han sido uniformes en la estructura de nuestras rutas, ya que las presiones competitivas en algunas rutas generaron una disminución en la ocupación de los vuelos.

En México, los precios base de la turbosina son establecidos de acuerdo con las tendencias del mercado internacional en función de indicadores tales como el *U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel*, y los costos de operación y de logística. Las empresas públicas y privadas que abastecen turbosina tienen estructuras de precios diferentes. Las empresas privadas establecen sus diferenciales, o costo y utilidad de distribución, durante un largo periodo, entre uno y dos años, lo cual disminuye la volatilidad y eleva la predictibilidad de los precios. En cambio, las empresas públicas establecen los precios a corto plazo, y sus precios presentan una mayor volatilidad debido a la fluctuación de los costos de logística relacionados con la transportación del combustible a los aeropuertos, lo cual incrementa la incertidumbre. Puesto que tenemos contratos de suministro de combustible con ASA, que es una dependencia gubernamental de México, y con World Fuel, que es una empresa privada, estamos sujetos a ambas estructuras de precios. El precio total que pagamos por el combustible también refleja los costos de transportación, almacenaje y despacho, así como los descuentos, con base en la cantidad del combustible comprado.

La disponibilidad de la turbosina en México puede ser limitada. A la fecha de este Reporte, PEMEX, cuenta con ocho refinerías, cuatro de las cuales producen turbosina (específicamente, turbosina y avgas). Únicamente, un solo ducto de turbosina abastece la turbosina directamente al AICM, que viene de la refinería de PEMEX que se encuentra en Tula, Hidalgo. Debido a la baja producción de México de turbosina, históricamente PEMEX ha importado alrededor del 60% del consumo nacional total. La baja producción de turbosina en cualquiera de estas refinerías o una disminución en las importaciones, podría reducir la disponibilidad del suministro de combustible al AICM o a cualquier aeropuerto en el que realicemos operaciones. Los altos costos de transportación del combustible para nuestras aeronaves en dichos aeropuertos también podrían tener un efecto sustancial adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Fuera de México, obtenemos el combustible de los proveedores locales en los aeropuertos internacionales, a precios que en general se basan en el Informe de Precios de Oilgram de Platt para la región respectiva. Los cambios en los precios del petróleo conforme a los contratos de combustible varían en función del precio internacional del petróleo, que ha sido altamente volátil en los años recientes. Las fluctuaciones en el precio del petróleo pueden deberse a una producción en exceso, al descontento político y social en países tales como Nigeria, Libia, Irán y otros productores de petróleo, a sanciones a los suministros y a otros eventos internacionales. Por ejemplo, como resultado de la invasión a Ucrania por Rusia, las sanciones a las exportaciones del petróleo de Rusia han ocasionado la volatilidad en los precios del petróleo e importantes interrupciones en el suministro de derivados del petróleo, incluido el combustible en la industria de aviación comercial. Además, a pesar de que no mantengamos operaciones directas en Israel, Egipto, Irán, Jordania, Líbano, Siria, Cisjordania o Gaza, podríamos vernos afectados por consecuencias más amplias del conflicto en Medio Oriente. Las implicaciones potenciales incluyen mayores disrupciones de la cadena de suministro, menor acceso a, o precios más elevados de, combustible y otros efectos en la economía mundial.

Debido a la gran proporción de los costos del combustible en nuestra base de costos de operación totales, incluso un incremento relativamente pequeño en el precio del combustible ha tenido, y puede tener en el futuro, un impacto negativo importante en los costos de operación y en el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

El acceso al combustible en los aeropuertos de México está sujeto principalmente al control de ASA.

En México, la distribución de la turbosina es controlada por ASA, una dependencia gubernamental de México. Aunque las leyes de México fueron reformadas en 2013 y 2014 para permitir que otros participantes del mercado cumplan con ciertas responsabilidades de ASA (tales como el transporte, almacenamiento y mercadeo de la turbosina), ASA sigue siendo el distribuidor principal de turbosina en México, y el número de proveedores alternativos es limitado. A la fecha de este Reporte, tenemos contratos de combustible con ASA y otros proveedores que recientemente entraron al mercado mexicano. Dichos contratos establecen términos de pago, crédito y garantías, requisitos de la calidad de combustible y procedimientos para determinar la cantidad y el precio de la turbosina.

Nuestro actual contrato con ASA concluye el 31 de octubre de 2025. Hemos solicitado una extensión a este contrato hasta 2025. El contrato puede ser terminado por nosotros o por ASA con previa notificación 30 días antes. También tenemos un contrato de suministro de turbosina con World Fuel para el AICM, el cual vence el 31 de julio de 2025, y cualquiera de las partes puede darlo por terminado en caso un de incumplimiento.

No puede haber garantía alguna de que podremos renovar nuestros contratos de suministro de combustible con ASA, World Fuel o con cualquier otro proveedor de turbosina en términos favorables, o en lo absoluto. Si no podemos renovar dichos contratos, o si ASA o cualquiera de los otros proveedores de combustible dan por terminados los contratos con nosotros, estaríamos obligados a identificar alternativas para satisfacer las demandas de combustible. No puede haber certeza alguna de que podríamos obtener el combustible necesario para satisfacer las necesidades en términos favorables, o en absoluto.

Tenemos importantes obligaciones específicas, que pueden aumentar en el futuro.

Tenemos importantes obligaciones fijas. Como resultado de estas obligaciones, podríamos estar limitados en nuestra capacidad para, entre otros:

- limitar nuestra capacidad para obtener financiamiento adicional para capital de trabajo y otros fines;
- incrementar los costos fijos y limitar la flexibilidad financiera, si necesitamos adaptar las operaciones a condiciones nuevas, o continuar desembolsando el capital que sea necesario para las operaciones continuas;
- desviar flujos de efectivo importantes de nuestras operaciones para el pago de las obligaciones fijas previstas en los contratos de arrendamiento y en los contratos de financiamiento de aeronaves;
- aumentar los gastos por intereses, si se elevan las tasas de intereses variables correspondientes a la deuda;
- limitar nuestra capacidad para aprovechar oportunidades relacionadas con las operaciones, y
- limitar nuestra capacidad para planear cambios, o reaccionar a cambios, en el negocio, en la industria aérea y en las condiciones económicas prevalecientes.

Por ejemplo, arrendamos equipos y bienes de vuelo, y típicamente estos contratos de arrendamiento duran entre 5 a 12 años y están sujetos a renovación. Al 31 de diciembre de 2024, arrendamos 125 aeronaves, de las cuales 122 eran operativas, y 38 motores, 33 de los cuales eran operativos. Al 31 de diciembre de 2023, arrendamos 139 aeronaves, de las cuales 136 eran operativas, y 39 motores, 33 de los cuales eran operativos. En relación con nuestros procesos del Capítulo 11, renegociamos los términos de nuestros arrendamientos de aeronaves y motores y celebramos nuevos contratos de arrendamiento. Entre estos contratos de arrendamiento renegociados, el último vencerá en 2034. Estos contratos de arrendamiento están garantizados en parte por depósitos en efectivo y están sujetos a ciertas condiciones, tales como la obligación de llevar registros; de mantener las licencias y autorizaciones por las autoridades de aviación; dar mantenimiento al equipo arrendado; y presentar cierta información financiera al arrendador, así como seguros obligatorios, incumplimientos cruzados y limitaciones a gravámenes.

Además, el 14 de noviembre de 2024, emitimos deuda bajo la modalidad de notas preferentes garantizadas o senior secured notes ("las Notas 2029 y las Notas 2031") por un monto total de \$1.1 mil millones de dólares. El acta de emisión de estas notas establece una serie de obligaciones. Las Notas 2029 y las Notas 2031 tienen obligaciones de hacer y no hacer habituales que limitan nuestra capacidad de fusionarnos en o con otra entidad; realizar un cambio de control, incurrir en deudas y gravámenes adicionales; realizar ventas de activos; celebrar operaciones de venta y arrendamiento; y realizar inversiones, realizar pagos de dividendos y distribuciones similares y el pago anticipado de ciertos gravámenes no preferentes y deuda no garantizada. También estamos obligados conforme a los términos de las notas a mantener gravámenes para garantizar las notas y el cumplimiento con las obligaciones de reporte en relación con nuestros resultados financieros y operativos.

Nuestra capacidad para realizar los pagos programados correspondientes a las obligaciones fijas se basa en el desempeño operativo y en la generación de flujo de efectivo, lo cual depende de factores fuera de nuestro control. Dichos factores incluyen condiciones económicas, políticas, financieras, de competencia, normativas, de salud pública, climáticas, sociales, empresariales y otras. No podemos garantizar que podremos generar el flujo de efectivo suficiente para las operaciones a fin de pagar las obligaciones fijas, podríamos necesitar renegociar las obligaciones existentes, u obtener capital adicional o financiamiento mediante deuda. Si elegimos financiar las actividades con deuda adicional, podríamos estar sujetos a contratos financieros que limiten nuestra capacidad para realizar operaciones. No podemos garantizar que los esfuerzos de negociación tendrán éxito o serán oportunos, o que podemos refinanciar las responsabilidades en términos aceptables, o en lo absoluto.

No podemos garantizar que podremos cumplir con todas las obligaciones y disposiciones contractuales establecidas en las obligaciones fijas, o que dichas obligaciones no limitarán la capacidad para financiar las operaciones o las necesidades de capital futuras. El incumplimiento con estas obligaciones puede derivar en un incumplimiento contractual, el vencimiento anticipado del adeudo (incluso a través de disposiciones de incumplimiento cruzado) y, en última instancia, en la recuperación de la posesión de la aeronave o motor en cuestión, así como en la obligación de pagar íntegramente todos los montos adeudados conforme a los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores.

Contamos con créditos que nos obligan a mantener límites en los niveles de endeudamiento y a mantener gravámenes sobre ciertos activos para garantizar el cumplimiento de pago de dichos créditos. Cualquier incumplimiento bajo dichos créditos pudiera afectar nuestra condición financiera.

Financiamos nuestras operaciones a través de la contratación de créditos que contienen obligaciones de hacer y de no hacer, incluyendo obligaciones de mantener ciertos límites de endeudamiento, crear gravámenes sobre nuestros activos. Si bien hemos cumplido con las obligaciones contenidas en los contratos que documentan nuestros pasivos, ante cualquier incumplimiento en el pago de cualquier cantidad de principal o intereses, bajo dichos contratos, el acreedor estaría facultado para dar por vencidas anticipadamente las obligaciones a cargo de la Emisora, y hacer exigible el pago del saldo insoluto del crédito, lo que pudiera afectar nuestra condición financiera.

Dependemos del personal clave y es probable que no podamos atraer y conservar a los empleados calificados con las habilidades necesarias para manejar el negocio.

Nuestro éxito depende de los esfuerzos y de las capacidades de nuestros funcionarios ejecutivos, así como del personal clave, financiero, comercial, de operación y de mantenimiento, incluidos los pilotos, la tripulación de cabina y el personal en tierra. En particular, dependemos de los servicios de nuestros funcionarios ejecutivos, quienes cuentan con considerable experiencia en la industria aérea. Así, la pérdida del personal clave, o la

incapacidad para atraer o desarrollar a una nueva generación de personal clave, podría afectar de manera adversa nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Una parte esencial de la estrategia de recursos humanos es atraer, reclutar y conservar a personal altamente calificado con la habilidad de volar las aeronaves o realizar las tareas de ventas, mercadeo, operaciones y administrativas. La competencia por dicho personal calificado es alta. Si no podemos atraer y conservar a dicho personal calificado a un costo razonable, el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones podrían verse afectados de manera adversa.

Podríamos enfrentar una escasez de pilotos, controladores de tráfico aéreo y de ciertos profesionales.

La industria aérea en los EE.UU. y en otras partes está experimentando una escasez de pilotos. Como resultado, las aerolíneas que operan fuera de México podrían ofrecer atractivas oportunidades a los pilotos y otros profesionales de las aerolíneas mexicanas. En los EE.UU., por ejemplo, los pilotos de las aerolíneas comerciales que se acercan a la edad obligatoria de retiro de 65 años de la FAA o de otra forma, han optado por programas de jubilación temprana puestos a disposición durante la pandemia del COVID-19. Además, los pilotos de las aerolíneas comerciales están sujetos a rigurosas normas de certificación, y deben observar los requisitos de tiempo de vuelo y descanso. Iniciando en 2013, el requisito mínimo de hora de vuelo para obtener la licencia de piloto comercial en los EE.UU. aumentó de 250 a 1,500 horas, lo cual incrementa significativamente el compromiso de tiempo y costo necesario para obtener la autorización para volar una aeronave comercial. Como resultado, las aerolíneas de los EE.UU. pueden tratar de atraer a pilotos hábiles y otros profesionales necesarios, particularmente mecánicos, de otros mercados, incluido México, al ofrecer atractivas oportunidades de trabajo, con lo cual se incrementaría la competencia que enfrentamos por los pilotos en México.

Además, en vista de la actual escasez de personal de controladores de tráfico aéreo en EE.UU., podrían surgir problemas adicionales de seguridad en torno al transporte aéreo. La reciente decisión de la FAA de aumentar el tiempo de descanso requerido entre turnos podría generar mayor congestión en el tráfico aéreo y en los aeropuertos.

El sistema de control aéreo de México está experimentando escasez de personal. México también está experimentando una escasez de pilotos para cumplir con la creciente demanda de viajes aéreos en México. Los factores que contribuyen con la escasez de pilotos incluyen la capacidad limitada en las escuelas de pilotos, y el impacto la pandemia del COVID-19 en el reclutamiento de pilotos. El número de pilotos que se han graduado anualmente en México podría ser insuficiente para responder a esta rápida expansión.

Además, conforme a las leyes de México, sólo los ciudadanos nacidos en México pueden obtener la licencia requerida para ser pilotos comerciales en el país. Así, carecemos de la habilidad para contratar a ciudadanos extranjeros para operar nuestros vuelos.

Estos factores pueden generar una escasez de pilotos calificados, de nivel básico y con experiencia, e incrementar los costos de las remuneraciones. Si se concreta una escasez de pilotos, es probable que no podamos contratar el número apropiado de pilotos para satisfacer las necesidades, lo que derivaría en una disminución en el número de vuelos ofrecidos, interrupciones, mayores costos de operaciones, dificultades financieras y otros efectos adversos en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

El crecimiento de las operaciones en EE.UU. ha sido, y puede ser en el futuro, restringido por las evaluaciones de la seguridad operacional del país por parte de la FAA.

Periódicamente, la FAA audita a las autoridades aeronáuticas de otros países y atribuye a cada país una calificación IASA. En mayo de 2021, la FAA disminuyó la calificación de la IASA de México de la Categoría 1, que significa que la autoridad de aviación civil de un país cumple con las normas de la OACI, a la Categoría 2, que significa que el país carece de las leyes o reglamentos necesarios para supervisar a las aerolíneas de acuerdo con las normas internacionales mínimas para asuntos de seguridad, tales como experiencia técnica, personal capacitado, conservación de información o procedimientos de inspecciones. Una clasificación de Categoría 2 permite a las aerolíneas de un país en particular continuar prestando servicios a los EE.UU., pero no se les permite establecer rutas nuevas.

El 3 de mayo de 2023, el gobierno mexicano publicó reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos en el Diario Oficial de la Federación. Estas reformas incluyeron en la ley los estándares ICAO necesarios para cumplir con los requerimientos de la IASA para un país Categoría 1 de la FAA. La SICT anunció a través de la AFAC solicitó una auditoría final de la IASA y anunció que implementaría cualquiera de las medidas requeridas por la IASA para que México recupere el estatus de país Categoría 1 de la FAA. La auditoría concluyó el 2 de junio de 2023. El 14 de septiembre de 2023, la FAA ascendió la categoría de México a Categoría 1 nuevamente.

Debido a la baja de categoría, no se nos permitió temporalmente añadir nuevos servicios y rutas a Estados Unidos ni incorporar a nuestra flota nuevas aeronaves matriculadas en Estados Unidos. Esta baja afectó negativamente nuestra estrategia de negocios, ya que nos impidió ampliar nuestras operaciones, incluso en relación con nuestro JCA con Delta.

No podemos asegurar que el gobierno mexicano y la AFAC o las autoridades de aviación en los países en donde realizamos operaciones, continuarán cumpliendo con las normas internacionales de seguridad. No tenemos el control directo de su cumplimiento con los lineamientos de la IASA. Si la FAA disminuye la calificación IASA de México en el futuro, esto podría limitar nuestra capacidad para mantener o aumentar el servicio a los EE.UU. e incorporar en nuestra flota las aeronaves registradas en los EE.UU., lo que a su vez podría afectar de manera adversa el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Nuestra reputación y negocio pueden verse afectados de manera adversa en caso de una emergencia, accidente o incidente similar que involucre a nuestras aeronaves.

Estamos expuestos a potenciales pérdidas importantes y efectos sustanciales adversos en el negocio, en caso de que alguna de las aeronaves experimente una emergencia, accidente u otro incidente similar, así como a costos importantes relacionados con reclamaciones de pasajeros, reparaciones o sustitución de aeronaves dañadas, y su pérdida de servicio, temporal o permanente. Por ejemplo, el 31 de julio de 2018, durante un vuelo local de Durango, México, a la Ciudad de México, como resultado de condiciones meteorológicas excepcionalmente adversas, una de las aeronaves E190 se salió de la pista y fue consumida por un incendio después del impacto. De los 99 pasajeros, 87 sufrieron lesiones y el accidente derivó en numerosas demandas iniciadas en los EE.UU. y en México, algunas de las cuales continúan en trámite. Consideramos que hubo daños a nuestro prestigio como resultado de este accidente, y estuvimos sujetos a importantes costos asociados.

Además, cualquier emergencia, accidente o incidente similar futuro de las aeronaves, incluso estando totalmente cubiertos por los seguros, o si no involucra a nuestra aerolínea, puede crear la percepción del público de que la aerolínea o el equipo que utilizamos en los vuelos son menos seguros o confiables que otras alternativas de transportación, lo cual podría tener un impacto adverso en el prestigio y un efecto sustancial adverso en el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Nuestras operaciones conllevan riesgos inherentes que podrían no estar cubiertos por los seguros, o que podrían ser difíciles de asegurar en términos comercialmente aceptables.

Existen ciertos riesgos del negocio que no se pueden asegurar o que, acorde con las prácticas de la industria, podemos dejar sin asegurar, incluida la interrupción del negocio, pérdida de utilidades o ingresos, mantenimiento y pérdidas resultantes como resultado de fallas mecánicas o pérdidas relacionadas con el incumplimiento por parte de proveedores o talleres de reparación. En la medida en que las pérdidas reales en que incurrimos deriven de estos riesgos no asegurados, tendremos que asumir pérdidas importantes, que pueden tener un efecto sustancial adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones. Asimismo, la industria de seguros de aviación se ha visto afectada severamente en ocasiones por eventos catastróficos, accidentes de aviación y ataques terroristas. Como resultado, las compañías de seguros pueden incrementar las primas y reducir o limitar ciertos montos de cobertura con base en la exposición de cada aerolínea.

En el futuro, la cobertura de los seguros de las aerolíneas podría ser más costosa, no estar disponible, o estar disponible únicamente por montos reducidos o respecto a eventos limitados que serían insuficientes para cumplir con los niveles de cobertura que exigen los arrendadores de aeronaves, los arrendadores financieros y los reglamentos gubernamentales aplicables, o que consideremos como recomendables. La incapacidad para contratar los seguros en términos aceptables comercialmente para las operaciones generales o para activos específicos podría afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones, y obligarnos a aterrizar las aeronaves o perder la posesión de aquellas que arrendamos, o que sean objeto de una garantía real sobre los derechos de garantía por cuenta de los acreditantes de las aeronaves.

Además, no podemos garantizar que las coberturas existentes serán suficientes para protegernos contra todas las pérdidas potenciales; que podremos mantener las coberturas existentes en el futuro, o que las primas no aumentarán de manera significativa, todo lo cual podría tener un efecto sustancial adverso en el negocio, los resultados de operaciones o la situación financiera.

Nuestra flota consiste en su totalidad en aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer, y somos susceptibles a cuestiones que afectan a estos proveedores.

Al 31 de diciembre de 2024 y de 2023, el 77.0% y 72.6%, respectivamente, de nuestra flota en operación fue fabricada y ensamblada por Boeing, y el 23.0% y 27.4%, respectivamente, por Embraer. Además, dependemos de un pequeño número de proveedores de motores, debido a que operamos aeronaves fabricadas únicamente por estos dos proveedores. Como resultado de este alto nivel de concentración, somos susceptibles a los problemas que afectan a dichos proveedores, incluida su incapacidad para cumplir con obligaciones contractuales, su situación financiera y solvencia, retrasos en las entregas de aeronaves o componentes para su mantenimiento, cuestiones de seguridad y problemas de reputación y órdenes regulatorias que inmovilicen las aeronaves como resultado de cuestiones de diseño, manufactura o mantenimiento. Los problemas con nuestros proveedores pueden ocasionar retrasos en nuestras operaciones y podría conducirnos a nuestra incapacidad para volar las aeronaves por falta de equipo o dificultad para capacitar al personal para que opere aeronaves nuevas de forma oportuna. Por estos motivos, los problemas de los proveedores podrían derivar en costos adicionales, lo que podría tener un impacto adverso en nuestros negocios, resultados de operación y situación financiera. Nuestras operaciones también podrían ser significativamente afectadas por la falla o incapacidad de Boeing o Embraer para suministrar refacciones suficientes o los servicios de apoyo asociados de forma oportuna.

La AFAC tiene la facultad de suspender o restringir el uso de nuestras aeronaves en caso de problemas reales o potenciales, tales como problemas mecánicos o de diseño, mientras realiza las investigaciones. Por ejemplo, en 2019, después de dos accidentes fatales de Boeing 737 MAX, estuvimos sujetos a retrasos en la producción que afectaba a las aeronaves Boeing 737 MAX y a las aeronaves Boeing 787 Dreamliner y se mantuvo en tierra a seis aeronaves B737-8 MAX, lo que causó interrupción en nuestras operaciones. En noviembre de 2020, la FAA levantó las órdenes para suspender las operaciones de Boeing 737 MAX, y, a inicios de 2021, las aerolíneas alrededor del mundo comenzaron a liberar a Boeing 737 MAX para realizar vuelos. El 6 de enero de 2024, la FAA ordenó mantener temporalmente en tierra ciertas aeronaves B737-9 MAX operados por aerolíneas de EE.UU. o en territorio de EE.UU. después de que una salida de tipo puerta de pasajeros se perdió durante un vuelo de Alaska Airlines el 5 de enero. Como resultado de la orden de la FAA, mantuvimos en tierra 19 aeronaves B737-9 MAX de forma inmediata y ajustamos nuestro itinerario de vuelo y operaciones. Después de las inspecciones, las 19 aeronaves B737-9 MAX de nuestra flota reanudaron operaciones. En abril de 2024, celebramos un acuerdo confidencial con Boeing sobre una compensación relacionada con los daños financieros estimados durante el primer trimestre de 2024 debido a la inmovilización de Boeing 737 MAX. Los términos del acuerdo con Boeing son confidenciales, pero están destinados a

cubrir una parte sustancial de nuestros daños financieros en el primer trimestre de 2024 asociados a la inmovilización de Boeing 737 MAX. El acuerdo con Boeing surtió efectos durante el segundo trimestre de 2024. Además, los operadores sindicalizados de Boeing entraron en huelga entre septiembre y noviembre de 2024. El sindicato de los operadores es el sindicato más grande de Boeing, y la huelga pudo haber causado retrasos en la producción y ensamble de aeronaves.

A la fecha de presente Reporte, las entregas de Boeing 737 MAX podrían retrasarse debido a la huelga de operadores de Boeing, a la supervisión de la FAA en la ampliación de la producción de Boeing 737 MAX y otras medidas de control de calidad. Si somos incapaces de aceptar las entregas de nuevas aeronaves o de incorporar dichas aeronaves a nuestra flota según lo previsto debido a los retrasos prolongados, podríamos enfrentar mayores costos operativos y de mantenimiento, o vernos obligados a solicitar la ampliación del plazo de ciertos arrendamientos de aeronaves o retrasar de cualquier otra forma la salida de otras aeronaves de nuestra flota. Además, los retrasos significativos en las entregas previstas de las aeronaves B737-9 MAX podrían impactar nuestros planes para expandir nuestra flota y nuestra estrategia de incrementar nuestra capacidad, lo cual podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, resultados de operación y situación financiera.

También dependemos de ciertos tipos de motores y piezas provenientes de un número limitado de proveedores, y las fallas relacionadas con estos motores y piezas pueden afectar negativamente nuestras operaciones. Recientemente, se han identificado signos recurrentes de deterioro anticipado en las aspas de la Etapa 1 de la Turbina de Alta Presión, o HPT por sus siglas en inglés, aspas de la Etapa 1 de algunos de nuestros motores LEAP-1B suministrados por CFM International, Inc., o CFM (las "Aspas de la Etapa 1 HPT") lo que resultó en distintas remociones de motores no programadas. Aeroméxico tiene un acuerdo PBH con CFM para apoyo adicional de motores durante reparaciones. Sin embargo, el número elevado de inspecciones y posibles remociones puede llevar a una escasez de motores de repuesto, lo que potencialmente causaría que mantengamos aeronaves en tierra, o AOG por sus siglas en inglés. Al 24 de abril de 2025, hemos realizado 20 inspecciones, resultando en la remoción de 11 motores y hemos recibido motores de CFM para mitigar el efecto en la red. En 2025, esperamos realizar más de 90 de dichas inspecciones. Dada la tasa potencialmente alta de remociones y el hecho de que las reparaciones de motores usualmente toman más de 240 días, esta situación representa un riesgo material para nuestra estabilidad operativa y financiera, debido al impacto potencial en la disponibilidad de la flota y el cumplimiento de horarios. No hay garantía de que las medidas correctivas que hemos implementado sean suficientes, y estamos sujetos a mayores costos operativos, pérdida de ingresos y un impacto negativo en la experiencia del cliente si estos signos tempranos de deterioro de algunas Aspas de la Etapa 1 HPT no se solucionan oportunamente. Para mayor información, ver ["Sección IV. La Emisora. b) Descripción del negocio. i) Actividad principal. Nuestra Flota, Motores."]

Esperamos continuar dependiendo exclusivamente de Boeing y Embraer y de nuestros actuales proveedores de motores, CFM y General Electric Company, o GE. También esperamos aumentar aún más la parte de aeronaves Boeing en la flota en el futuro. Si Boeing, Embraer, CFM o GE no pudieran cumplir con sus obligaciones contractuales, o si no pudiéramos adquirir o arrendar aeronaves u obtener motores, refacciones, o cualquier otro soporte para dichas aeronaves, en términos aceptables, podríamos necesitar encontrar otros proveedores, lo cual podría dar como resultado costos adicionales relevantes y retrasos en el servicio. Asimismo, si nos vemos obligados a arrendar o comprar aeronaves a otro proveedor, perderíamos los beneficios y las economías de escala derivados de la composición actual de la flota. También podemos incurrir en costos de transición relevantes, incluidos los costos y retrasos asociados con volver a capacitar a los empleados, sustituir los manuales, y adaptar las instalaciones y programas de mantenimiento.

Nuestros costos de mantenimiento se incrementan a medida que aumenta la antigüedad de la flota.

Los costos de mantenimiento constituyen gastos de operación importantes y representaron 5.7% y 5.5% de los gastos de operación totales en 2024 y en 2023, respectivamente. Al 31 de diciembre de 2024, la antigüedad promedio de las aeronaves es de aproximadamente 8.5 años. A medida que aumenta la antigüedad de la flota, ésta requiere mantenimiento adicional y vencen las garantías, si no sustituimos las aeronaves. Además, restricciones en la cadena de suministro, a la alta carga de trabajo y a la falta de ciertos servicios especializados en México, podrían ocasionar desafíos de logística y a dificultades para encontrar franjas horarias apropiadas en las instalaciones de terceros, puesto que nuestras aeronaves requieren mantenimiento especializado y ciertos componentes y servicios de mantenimientos sólo están disponibles fuera de México. Como resultado, enfrentamos retrasos y es probable que los costos de mantenimiento incrementen, tanto en términos absolutos como un porcentaje de los gastos de operación. Cualquier incremento importante en los costos de mantenimiento y reparación tendría un efecto adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Dependemos de altas tasas de utilización de aeronaves para mantener nuestro desempeño, lo cual hace que nuestro negocio sea especialmente vulnerable a los retrasos.

La estrategia del negocio se basa en altas tasas de utilización de aeronaves para incrementar los ingresos, y las reducciones de esta medida afectan el desempeño operacional. No obstante, una alta tasa de utilización de aeronaves nos hace más susceptibles a interrupciones operacionales, puesto que limitan la capacidad para abordar con rapidez los retrasos en los vuelos, e impide las reacciones en cadena, lo que afecta los vuelos y conexiones subsiguientes.

Los retrasos en los vuelos son causados por factores fuera de nuestro control, incluidas las ineficiencias en el control del tráfico aéreo, la congestión en el tráfico aéreo y en los aeropuertos (en particular, en el AICM, nuestro hub principal), los problemas técnicos y operacionales en los aeropuertos, las condiciones meteorológicas adversas, los disturbios sociales y los retrasos por proveedores terceros de combustible y servicios de gestión en tierra.

Los retrasos y las cancelaciones disminuyen la tasa de utilización de aeronaves y, por consiguiente, disminuyen nuestros ingresos y rentabilidad. Los retrasos importantes y los vuelos cancelados también disminuyen la satisfacción de los pasajeros y dañan nuestra reputación, lo cual afecta de manera adversa nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Los cargos de aterrizaje y otros derechos de acceso de aeropuertos pueden incrementar.

Pagamos comisiones a los operadores de aeropuertos para usar sus instalaciones, y los cargos aeroportuarios representan un costo de operación importante para nosotros. Conforme a las leyes de México, los cargos aeroportuarios son establecidos, y modificados anualmente, mediante una resolución federal aplicable a todos los aeropuertos de México, de acuerdo con la Ley Federal de Derechos. Por tanto, las decisiones del Gobierno Federal de México, que se basan en posiciones de política y posturas políticas, impactan directamente las variaciones y los incrementos en las comisiones que estamos obligados a pagar a los operadores de aeropuertos. Estas decisiones están fuera de nuestro control, y en el pasado hemos observado un aumento importante en los impuestos a pasajeros y en los cargos aeroportuarios.

No podemos garantizar que en el futuro no se impondrán tarifas u otros cargos aeroportuarios más altos, en particular, si aumenta la demanda y la congestión del tráfico. Los aumentos en dichos cargos y derechos aeroportuarios pueden a su vez incrementar los costos de operación y afectar significativamente los márgenes de operación.

Nuestra capacidad para cobrar cargos por los servicios auxiliares está sujeta a regulación.

Además de los ingresos por pasajeros, dependemos de ingresos por servicios relacionados con viajes aéreos, ingresos por servicios no relacionados con viajes aéreos, y servicios de carga. Los servicios relacionados con viajes aéreos incluyen, entre otros, cargos por equipaje excedente, reservaciones a través del centro de llamadas o de agencias terceras, selección anticipada de asientos, cambios en itinerarios, vuelos de fletamento y cargos a pasajeros con reservación que no se presentaron. Los ingresos distintos a los ingresos por pasajeros incluyen las comisiones que se cobran a terceros por la venta de habitaciones de hotel, seguros de viajes y rentas de automóviles. Dichos servicios y sus respectivas tarifas están sujetos a las disposiciones de las leyes y reglamentos de protección al consumidor en los mercados en donde realizamos operaciones.

Por ejemplo, en abril de 2011, el DOT publicó reglas relacionadas, entre otras, con la forma en que las aerolíneas interactúan con los pasajeros a través de la publicidad, hacen reservaciones y atienden a los consumidores en el aeropuerto y a bordo de la aeronave. Las reglas exigen que las aerolíneas publiquen la tarifa completa para un vuelo, incluidos los impuestos y derechos obligatorios, y mejoren la información acerca del costo de los productos y servicios opcionales, incluidos los cargos por equipaje. Las reglas no permiten que las aerolíneas incrementen los precios del boleto después de la compra (aparte de los aumentos derivados de cambios en los derechos o impuestos gravados por el gobierno), que de manera significativa incrementen el monto y alcance de la contraprestación pagadera a los pasajeros a quienes involuntariamente se le niegue el abordaje debido a una sobreventa. En abril de 2024, el DOT implementó nuevas reglas que requieren: (i) que las aerolíneas y los agentes de ventas de boletos revelen información relacionada con ciertas comisiones cobradas a los consumidores, siempre que se les entregue la información sobre tarifas y horarios para los vuelos hacia, dentro y desde los EE.UU.; y (ii) que las aerolíneas proporcionen información útil, actual y precisa, sobre las comisiones a los agentes que venden los boletos, o que muestren la información sobre las tarifas y horarios de la aerolínea. En México, en noviembre de 2021, la PROFECO publicó un comunicado de prensa solicitando a las aerolíneas mexicanas evitar cobrar cargos adicionales para el equipaje de mano, puesto que la PROFECO considera que dichos cargos son una práctica comercial abusiva en contravención de la Ley de Aviación Civil. De acuerdo con el comunicado de prensa de la PROFECO, las aerolíneas no pueden cobrar cuotas adicionales por el equipaje de mano a los pasajeros de vuelos nacionales, sujeto a restricciones de peso y dimensión, y la política de equipaje de las aerolíneas para los vuelos internacionales debe cumplir con las reglas de los tratados internacionales. La PROFECO considera que el equipaje de mano es un componente inherente del servicio de la aerolínea, puesto que los pasajeros necesitan los artículos básicos para llegar a su destino.

El incumplimiento con dichas reglas puede dar lugar a multas u otras acciones de ejecución, incluidos los requisitos de modificar nuestro sistema de reservaciones de pasajeros, lo cual podría tener un efecto sustancial adverso en el negocio. Además, los nuevos impuestos a los ingresos no de pasajeros (u otras leyes o reglamentos que no permiten la disociación de servicios) pueden afectar de manera adversa el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera. El escrutinio del gobierno también puede cambiar la práctica de la industria o la disponibilidad del público para pagar por los servicios complementarios. Además, no podemos asegurar que el cumplimiento con estas reglas nuevas no será costoso o que no tendrá un efecto sustancial adverso en el negocio.

Somos y en el futuro podemos ser parte de diversos procedimientos legales, administrativos y normativos.

Hacemos negocios y realizamos actividades e inversiones en sectores altamente regulados. Los reguladores mexicanos y otras autoridades, incluidas las autoridades fiscales y de protección al consumidor, han elevado la vigilancia, por lo que la frecuencia y las cantidades de multas y cargos pueden aumentar de manera significativa. Somos y en el futuro podemos ser parte de diversos procedimientos legales, administrativos y normativos relacionados con las reclamaciones por incumplir con reglamentos en asuntos de protección al consumidor, trabajo, seguros, impuestos, aviación o competencia económica, u otros asuntos.

Por ejemplo, el 16 de octubre de 2023, la CNBV nos notificó la apertura de un proceso de sanción administrativa en nuestra contra y, como consecuencia legal, en contra de nuestro director general, alegando que ciertas revelaciones al mercado sobre nuestro proceso de reestructura fueron omisas y, por ello, violatorias de la LMV. El 9 de julio de 2024, la CNBV impuso en nuestra contra y del director general la multa mínima establecida en la LMV para este tipo de supuestos, por un monto total de \$7.2 millones de pesos, o aproximadamente \$0.4 millones de dólares. El 1 de agosto de 2024, presentamos un recurso administrativo ante la CNBV, solicitando la revisión de la imposición de las multas y argumentando que nuestras revelaciones al mercado sobre nuestro proceso de reestructura eran completas y en cumplimiento con los requerimientos de la LMV. El 15

de noviembre de 2024, la CNBV nos notificó la resolución del recurso administrativo, confirmando las multas impuestas. Nos estamos defendiendo vigorosamente contra estas multas pero no podemos garantizar el resultado de dichas gestiones ni que el resultado de las mismas no será adverso.

La defensa de las acciones legales, administrativas y normativas consume mucho tiempo y es costosa, y podría continuar siéndolo. No podemos asegurar que ganaremos en estos procedimientos legales, o en los procedimientos legales futuros, y si dichas controversias tienen un resultado desfavorable, esto podría derivar en daños en el prestigio y tener un efecto sustancial adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones. Adicionalmente, las demandas, sentencias o multas contra nosotros en los procedimientos legales y normativos podrían dar lugar a la obligación de pagar importantes sumas de dinero o de otros derechos, o podrían requerir cambios en el negocio o en las operaciones.

Es posible que no podamos mantener los precios de productos y servicios a niveles que cumplan con las expectativas de rentabilidad.

Si los precios de productos y servicios caen a niveles que no cumplen con las expectativas de rentabilidad, nuestros ingresos, la situación financiera y los resultados de operaciones podrían sufrir de manera significativa. Las tarifas que podemos cobrar por los servicios se ven afectadas por varios factores, incluidos los siguientes:

- las condiciones económicas y políticas generales;
- el entorno competitivo de la industria aérea;
- la demanda de viajes aéreos y el ingreso disponible de los clientes;
- nuestra capacidad para estimar con exactitud, obtener y mantener ingresos, márgenes y flujos de efectivo, lo cual incluye nuestra capacidad para estimar el impacto de la inflación y de las divisas en nuestros márgenes; y
- las prácticas de adquisiciones de los clientes y su uso de asesores terceros.

La competitividad de la industria aérea afecta nuestra capacidad para obtener precios favorables de formas diferentes, todo lo cual podría tener un impacto sustancial negativo en los resultados de operaciones. Si no nos diferenciamos o no demostramos el valor agregado de nuestros productos, servicios y soluciones, los clientes podrían ignorar los beneficios adicionales que ofrecemos y tomar decisiones basadas únicamente en los precios. Además, la introducción de servicios o productos nuevos por los competidores podría disminuir nuestra capacidad para mantener los precios a niveles favorables.

Infraestructura aeroportuaria inadecuada o restricciones de capacidad y espacio en México y en aeropuertos internacionales en los que operamos pueden limitar el acceso a slots recomendables e impactar de otra forma nuestras operaciones.

Algunos aeropuertos en los que realizamos operaciones, o en los que planeamos realizarlas en el futuro, están sujetos a limitaciones en la capacidad y restricciones en espacio. Muchos aeropuertos en el mundo, incluidos aquéllos en los que realizamos operaciones, imponen diversas restricciones a las aerolíneas, incluidos los límites en los niveles de ruido de las aeronaves, los límites al número promedio de salidas o llegadas diarias, así como en el uso de pistas y slots. Ciertos aeropuertos también experimentan condiciones específicas en ocasiones que limitan nuestra capacidad para operar de forma tan completa como nos gustaría, o en absoluto, en dichos aeropuertos. Por ejemplo, dimos por terminados los planes para operar en el Aeropuerto Internacional de Pudong, en Shanghái, debido a que no había slots diarios atractivos en el aeropuerto. También enfrentamos dificultades operacionales en el Aeropuerto Heathrow de Londres y en el Aeropuerto Schiphol de Ámsterdam en 2022, debido a la falta de personal del aeropuerto, huelgas laborales, retrasos e interrupciones operacionales asociadas.

En 2022, para reducir el ruido, Países Bajos anunció un plan multifacético para reducir el número máximo de vuelos autorizados anualmente en el Aeropuerto Schiphol de Ámsterdam. En 2023, las aerolíneas y asociaciones aéreas, incluyendo a Delta y KLM, impugnaron la fase inicial del plan. Los EE.UU., la Comisión europea y otros gobiernos también plantearon preocupaciones legales sobre el plan con el gobierno holandés. En noviembre de 2023, Países Bajos suspendió la fase inicial del plan, y en 2024, la Suprema Corte holandesa determinó que el plan de reducción de vuelos del gobierno holandés fue ilegal. El gobierno holandés ha emitido un plan revisado, que se encuentra bajo revisión de la Comisión europea. No se puede determinar en este momento los resultados de la revisión del plan ni el impacto de su implementación. No podemos garantizar que los aeropuertos no aumentarán las restricciones o adoptarán nuevas. Asimismo, los aeropuertos que actualmente no tienen límites en la capacidad pueden imponer dichas limitaciones en el futuro, y por ende, no puede haber certeza alguna de que podremos tener acceso a suficientes slots, puertas y otras instalaciones en los aeropuertos.

La mayoría de las aerolíneas más importantes concentran sus operaciones en aeropuertos principales, incluido el AICM. Por consiguiente, los aeropuertos en estas ciudades, incluso en donde tenemos una presencia importante, con frecuencia están sujetos a interrupciones o disrupciones prolongadas debido a:

- retrasos en el control del tráfico aéreo;
- condiciones meteorológicas;
- desastres naturales;
- alteraciones sociales;

- restricciones en el crecimiento;
- relaciones con prestadores de servicios terceros;
- fallo en los sistemas de cómputo;
- acciones de la autoridad pública;
- instalaciones clave utilizadas para gestionar las operaciones aeroportuarias;
- relaciones de trabajo; y
- falta de energía o del suministro de combustible.

Como resultado de estas alteraciones, una parte importante de los vuelos en los principales aeropuertos se podría retrasar o cancelar, y es probable que no podamos mantener el servicio existente o implementar nuevos servicios en términos viables comercialmente.

Asimismo, no podemos garantizar que podremos usar las instalaciones y servicios aeroportuarios a tarifas favorables. A medida que se modernizan los aeropuertos antiguos o se construyen nuevos aeropuertos, los costos de usar la infraestructura y las instalaciones aeroportuarias pueden generar un incremento en los costos asociados, tales como los cargos de aterrizaje.

Más recientemente, el gobierno otorgó facultades al ejército mexicano para trabajar en la administración de ciertos aeropuertos y la construcción de nuevos aeropuertos en el país. Desde 2022, el gobierno mexicano ha permitido a la Secretaría de la Defensa Nacional, o SEDENA, participar en la construcción y administración del NLU y en la administración de otros aeropuertos, incluyendo en Uruapan, Palenque, Puebla, Ciudad Victoria, Campeche y Nogales. Estas nuevas facultades pueden afectar la forma en la que estos aeropuertos operan y el ambiente competitivo entre las aerolíneas, incluyendo mayores costos, los cuales pueden afectar adversamente nuestras operaciones.

La falta de slots a precios deseables y razonables podría exigirnos que modifiquemos los itinerarios, cambiemos las rutas o disminuyamos el uso de aeronaves, y cada uno de esos factores podría tener un efecto sustancial adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Adicionalmente, el 2 de marzo de 2023, la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano entró en vigor. La ley busca preservar la soberanía, independencia y seguridad del espacio aéreo mexicano. La ley autoriza a la Secretaría de la Defensa Nacional a coordinar la participación de las autoridades competentes, tales como la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la SICT, la Secretaría de Marina y la Secretaría de Gobernación, para proteger y supervisar el espacio aéreo mexicano. El 3 de mayo de 2023, el gobierno publicó reformas a la Ley de Aviación Civil en el Diario Oficial de la Federación, autorizando a la SICT para, entre otras cosas, otorgar asignaciones a aerolíneas de participación estatal mayoritaria. El 18 de mayo de 2023, el gobierno mexicano autorizó las operaciones de Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V., también conocida como Mexicana de Aviación. Mexicana de Aviación inició sus nuevas operaciones en diciembre de 2023 y se encuentra bajo el control y supervisión de la Secretaría de la Defensa Nacional.

Nuestras operaciones dependen en gran medida del AICM.

Acorde con nuestro modelo de operación de aporte y dispersión (*hub and spoke*), nuestras operaciones dependen en gran medida del AICM. En 2024 y 2023, el 44% y el 45% de nuestros vuelos salió del AICM. Para mantener una alta tasa de utilización de las aeronaves, dependemos de la llegada a tiempo de los vuelos para garantizar que los pasajeros hagan sus conexiones y que las aeronaves continúen dentro de los itinerarios, por lo que cualquier problema en el AICM que tenga un impacto negativo en las operaciones en general en el AICM podría afectarnos de manera adversa. Además, los factores fuera de nuestro control pueden ocasionar retrasos o afectar el servicio, incluida la congestión de las pistas y del tráfico aéreo, causas de fuerza mayor, huelgas y otros conflictos laborales, condiciones meteorológicas adversas, aumento en la seguridad, y cambios en la infraestructura aeroportuaria. Por ejemplo, en abril de 2023, el AICM impuso restricciones en vuelos fuera de los horarios operativos del aeropuerto o los horarios de despegue y aterrizaje establecidos.

Además, el AICM está sujeto a reducciones en los horarios de operación y a restricciones. En octubre de 2022, un acuerdo entre ciertas aerolíneas y el AICM resultó en una reducción temporal en operaciones horarias de 61 a 52 en AICM para permitir al aeropuerto realizar mejoras a las instalaciones. Esta reducción es aplicable a aerolíneas internacionales y mexicanas. Una segunda reducción temporal en los horarios de operación de 52 a 43 entró en vigor el 8 de enero de 2024. Conforme a una declaración emitida por la AFAC en agosto de 2023, la segunda reducción en los horarios de operación que inició en enero de 2024 es aplicable únicamente a los vuelos nacionales de y al AICM que sean operados por aerolíneas mexicanas.

Adicionalmente, debido a la relevancia de nuestras inversiones, y a la importancia de nuestras operaciones, en el AICM, el negocio podría verse afectado en la medida en que aminore la posición del AICM como el aeropuerto principal líder en el área de la Ciudad de México. El gobierno mexicano ha otorgado diversos incentivos para promover la construcción y el uso del NLU, que se encuentra en la Ciudad de México. Si las aerolíneas realizan el cambio de operaciones, ya sea debido a incentivos gubernamentales, preferencias de los pasajeros, o términos que se les ofrezcan, hacia el NLU y se apartan del AICM, el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera se podrían ver afectados.

La industria aérea es altamente competitiva, y enfrentamos una mayor competencia en una parte importante de nuestro negocio y rutas.

La industria de aviación es altamente competitiva. Las aerolíneas compiten en función, entre otros, de precios, disponibilidad y frecuencia de vuelos, conectividad, puntualidad en el servicio y programas de viajero frecuente. La industria aérea es en particular susceptible a descuentos en precios, puesto que las aerolíneas sólo incurren en costos marginales para prestar servicios a los pasajeros que ocupan asientos que de otra forma no se venderían. La industria aérea también enfrenta la competencia del transporte terrestre y alternativas tecnológicas tales como reuniones virtuales, teleconferencias y videoconferencias.

Ciertos competidores nuestros reciben el apoyo de fuentes externas, tales como sus gobiernos nacionales, que tienen el efecto de subsidiar o de otra forma brindar apoyo financiero o beneficios fiscales respecto a sus operaciones. No nos beneficiamos de esta clase de apoyo, que nos coloca en una desventaja competitiva en comparación con algunos de nuestros competidores internacionales. Por ejemplo, como respuesta a la pandemia del COVID-19, el Departamento del Tesoro de los EE.UU. dio apoyos a la nómina valuados en miles de millones de dólares de los EE.UU. a:

- aerolíneas de pasajeros y de carga con sede en los EE.UU., conforme a la Ley de Ayuda, Apoyo y Seguridad Económica por el Coronavirus, o la CARES (*Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act*);
- aerolíneas de pasajeros con sede en los EE.UU., conforme a la Ley de Asignaciones Consolidadas (*Consolidated Appropriations Act*); y
- aerolíneas de pasajeros con sede en los EE.UU., conforme a la Ley de Plan de Rescate de los EE.UU. (*American Rescue Plan Act*).

El gobierno de México no dio subsidios o ayudas similares a las compañías de transporte aéreo mexicanas. El apoyo gubernamental, actual o futuro, dado a los competidores puede tener el efecto de mejorar su ventaja competitiva en comparación con nosotros, y así tener un impacto significativo y adverso en nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Además, anteriormente el gobierno mexicano ha explorado activamente alternativas para permitir a las aerolíneas extranjeras a operar en rutas domésticas mexicanas. También, el 2 de marzo de 2023, la Ley de Protección del Espacio Aéreo Mexicano entró en vigor. La ley autoriza a la Secretaría de la Defensa Nacional a coordinar la participación de las autoridades competentes, tales como la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, la SICT, la Secretaría de Marina y la Secretaría de Gobernación, para proteger y supervisar el espacio aéreo mexicano. El 3 de mayo de 2023, el gobierno publicó reformas a la Ley de Aviación Civil en el Diario Oficial de la Federación, autorizando a la SICT para, entre otras cosas, otorgar concesiones a aerolíneas de participación estatal mayoritaria. El 18 de mayo de 2023, el gobierno mexicano autorizó las operaciones de Mexicana de Aviación, la cual inició sus nuevas operaciones en diciembre de 2023 y se encuentra bajo el control y supervisión de la Secretaría de la Defensa Nacional. Este cambio de política podría perturbar el mercado local mexicano al aumentar significativamente la competencia y reduciendo nuestra cuota de mercado.

Es posible que no podamos celebrar contratos de arrendamiento a largo plazo u obtener financiamiento para comprar aeronaves nuevas.

Ciertos factores contextuales, incluidas las condiciones macroeconómicas o regulatorias en México, podrían impedir que obtengamos contratos de arrendamiento operativo o financiamiento a largo plazo para comprar aeronaves nuevas, si acaso, o en términos y condiciones atractivos. México ha adoptado la disposición "favorable para los deudores", o la Alternativa B del Convenio de Ciudad del Cabo, que favorece a los deudores y permite a los tribunales locales determinar si se deberían subsanar (y cuándo) los incumplimientos contractuales, y si una aeronave debería ser devuelta a su propietario o acreedor. Las incertidumbres relacionadas con los derechos de los acreedores en los procedimientos de insolvencia de México, y los retrasos experimentados al obtener sentencias definitivas, nos podrían impedir arrendar o comprar aeronaves nuevas en términos atractivos, o en absoluto, lo cual podría tener un efecto adverso importante en el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

También es posible que no podamos obtener financiamiento o celebrar contratos de arrendamiento a largo plazo en términos favorables debido a las altas tasas de intereses, lo cual afecta de manera negativa a los arrendadores, o debido a los riesgos relacionados con eventos de México e internacionales. Como resultado de la invasión rusa a Ucrania y las sanciones correspondientes, los arrendadores de aeronaves no han podido recuperar ciertos activos en Rusia, y han reconsiderado los riesgos de expropiación y los costos de los seguros en otros mercados emergentes, incluido México. Además, se ha rezagado la recuperación de ciertas aerolíneas grandes, principalmente en China y en India, como resultado de los efectos de la pandemia del COVID-19 y las respuestas del gobierno en dichos países. Mientras que estas importantes aerolíneas reestablecen las operaciones a los niveles previos a la pandemia, han aumentado las compras de aeronaves y la demanda de aeronaves arrendadas, lo cual ha afectado la disponibilidad de aeronaves en el mercado mundial y aumentado los costos de arrendamiento y compra de aeronaves.

Adicionalmente, si no podemos obtener el financiamiento necesario para comprar las aeronaves para las que hemos celebrado contratos de compraventa vinculantes y no cancelamos la orden, podríamos incumplir con dichos contratos y ser responsables de daños y perjuicios, lo cual podría afectar de manera adversa la situación financiera y los resultados de operaciones.

Si no cumplimos con las sanciones a Rusia como resultado de la invasión a Ucrania, podríamos ser acreedores a multas.

En respuesta a la invasión a Ucrania por Rusia en febrero de 2022, los EE.UU., la Unión Europea, el Reino Unido y otros países han impuesto amplias sanciones de largo alcance a Rusia, a ciertas personas rusas, y a ciertas actividades que involucran a Rusia o a personas rusas. Por ejemplo, en septiembre de 2022, la Oficina de Control de Bienes Extranjeros, u OFAC, del Departamento del Tesoro de los EE.UU., emitió directrices preliminares acerca de la implementación de una política de servicios marítimos que impedirá la prestación de los servicios relacionados con la transportación marítima de petróleo crudo y de productos de petróleo de origen ruso, con excepciones para los envíos transportados por mar del petróleo ruso comprado al monto máximo de un precio específico o por debajo del mismo. La política entró en vigor el 5 de diciembre de 2022, respecto al petróleo crudo, y el 5 de febrero de 2023, respecto a productos de petróleo. Debido a la imposición de sanciones y a las restricciones de vuelos relacionados con Rusia, Aeroflot fue suspendido de la alianza de SkyTeam. Suspendimos nuestro contrato de código compartido con esa

aerolínea, así como la reciprocidad de nuestros programas de lealtad respectivos, los cuales eran nuestras únicas operaciones en Rusia. Adicionalmente, suspendimos las ventas interaerolíneas y otros contratos como salas compartidas con Aeroflot, y suspendimos nuestros vuelos a Seúl, Corea del Sur, en 2022, debido a que la ruta del vuelo directo entre México y Corea del Sur pasaba por el espacio aéreo ruso. Reanudamos los vuelos entre México y Seúl, en el tercer trimestre de 2024, a través de una ruta más larga que requiere una escala y reabastecimiento de combustible, pero no cruza por el espacio aéreo ruso.

A pesar de que contamos con políticas y procedimientos de cumplimiento de sanciones económicas y control de exportaciones, no podemos asegurar que dichas protecciones funcionarán en todos los casos para prevenir las violaciones de sanciones y otras leyes y reglamentos similares actualmente existentes o emitidos en el futuro. Si incumplimos cualquiera de dichas sanciones u otras leyes, podríamos experimentar impactos negativos en nuestro negocio, incluyendo incrementar los costos del combustible o los costos necesarios para continuar cumpliendo con dichos reglamentos, o multas impuestas por incumplir con dichas sanciones.

Además, el precio y la disponibilidad del combustible de aeronaves tienen una gran influencia en la industria aérea. Las sanciones a las exportaciones de petróleo de Rusia han causado volatilidad en los precios del petróleo crudo, además de importantes interrupciones en el suministro de derivados del petróleo, incluido el combustible en la industria de aviación comercial, y en el futuro, podrían afectar de manera adversamente nuestro negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Podríamos incurrir en importantes costos relacionados con la devolución de las aeronaves conforme a nuestros contratos de arrendamiento.

Conforme a los contratos de arrendamiento, estamos obligados a devolver las aeronaves arrendadas de forma oportuna. No obstante, es probable que no podamos comprar rápidamente aeronaves nuevas u obtener contratos de arrendamiento nuevos en términos favorables, y podríamos contravenir los requisitos de puntualidad de los contratos de arrendamiento antiguos. Estos retrasos podrían generar costos adicionales importantes. Es probable también que no podamos devolver las aeronaves y motores arrendados en términos razonables debido a las rigurosas inspecciones previas a la devolución, lo cual puede dar lugar a negociaciones prolongadas y costosas. En este caso, estaremos obligados a continuar realizando los pagos del arrendamiento por el equipo que ya no se esté usando. En ciertas circunstancias, no hemos devuelto la aeronave de forma oportuna o cumplido con las condiciones de los contratos de arrendamiento, y hemos enfrentado sanciones contractuales o la prórroga obligada del contrato de arrendamiento antiguo. El hecho de no integrar aeronaves nuevas a la flota según lo planeado podría requerir que prorrogemos los contratos de arrendamiento, lo cual puede no ser favorable para nosotros.

Es probable que no podamos mejorar la liquidez.

Ciertos factores podrían afectar de manera adversa la liquidez, incluidos los aumentos esperados en los pagos de arrendamiento conforme a arrendamientos financieros nuevos, precios más altos para los financiamientos como resultado de la reciente salida del Capítulo 11, volatilidad en los precios del combustible, volatilidad en los tipos de cambio, condiciones económicas adversas, demandas de trabajadores, pilotos y sindicatos, impactos en los mercados mundiales de capital, y eventos externos catastróficos. Ciertos eventos inesperados podrían cambiar rápidamente las condiciones de liquidez y tener efectos importantes en los flujos de efectivo. Las incertidumbres relacionadas con la pandemia del COVID-19, por ejemplo, tuvieron implicaciones importantes en las operaciones en un corto periodo, lo que afectó drásticamente la liquidez.

La industria aérea se caracteriza en general por bajos márgenes de utilidad y altos costos fijos. Estos costos fijos consisten principalmente en los sueldos y salarios de la tripulación y demás personal (que son importantes en varias jurisdicciones en donde realizamos operaciones), costos del combustible y pagos por los arrendamientos de aeronaves y motores, así como otros costos financieros relacionados con el equipo aeronáutico. Los costos de operación de volar una aeronave no varían significativamente con el número de pasajeros transportados, y no se pueden ajustar con rapidez para responder a los cambios en los ingresos o a un déficit en los niveles de los ingresos proyectados.

Los ingresos por cada vuelo dependen principalmente del número de pasajeros que transportamos y de las tarifas, que pueden variar de manera significativa debido a varios factores que están fuera de nuestro control. Dichos factores incluyen condiciones políticas generales y económicas, en particular, en ciertas regiones de México, el clima y las estrategias de precios de los competidores, así como la tolerancia a operar a niveles muy bajos del margen de utilidad o con pérdidas.

Si nuestra liquidez se limita aún más, es posible que no podamos realizar los pagos de arrendamientos o cumplir con las obligaciones contractuales esenciales de manera oportuna. Como resultado, estaríamos sujetos a las consecuencias adversas, incluidas las controversias legales con los arrendadores de equipo y otros acreedores. Además, la baja liquidez puede limitar nuestra capacidad para implementar las iniciativas estratégicas, incurrir en gastos de capital para mantener la posición competitiva y enfrentar las presiones competitivas, y limitar la flexibilidad para responder a las condiciones económicas y del negocio.

Nuestra liquidez podría verse afectada negativamente en el caso que uno o más de nuestros procesadores de tarjetas de crédito impusieran requisitos de reserva significativos para los pagos que nos adeuden por operaciones con tarjetas de crédito.

Conforme a ciertos de nuestros contratos internacionales de procesamiento de tarjetas de crédito, las instituciones financieras en ciertas circunstancias tienen el derecho de requerirnos mantener reservas equivalentes a una parte de las ventas de boletos anticipadas que han sido procesadas por la institución financiera, pero que aún no hemos proporcionado el transporte aéreo. Dichas instituciones financieras podrían requerir que se establezcan reservas adicionales de efectivo u otras garantías o retenciones adicionales de pagos relacionados con los pagos cobrados si no mantenemos ciertos niveles mínimos de efectivo no restringido, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Los reembolsos reducen nuestra

liquidez y nos exponen al riesgo de desencadenar obligaciones de liquidez en estos contratos de procesamiento de tarjetas de crédito y, al hacerlo, podrían obligarnos a constituir garantías en efectivo con las compañías de tarjetas de crédito por la venta anticipada de boletos.

Nuestro negocio es cíclico y sujeto a temporadas. Por consiguiente, nuestros resultados trimestrales podrían fluctuar de manera significativa.

La industria aérea es cíclica y sujeta a temporadas, y los resultados de operaciones varían de un trimestre a otro. La demanda más alta de servicios de transportación aérea ocurre durante los meses de julio y agosto (debido generalmente a una alta demanda de viajes por vacaciones), marzo y abril (dependiendo de la fecha de semana santa de cada año) y diciembre (como resultado de la Navidad), en tanto que la demanda tiene su temporada más baja en febrero, septiembre y octubre. Además de los efectos que la demanda por temporada tiene en el factor de carga, ingresos, ingresos de operación y ganancias del negocio, otras circunstancias temporales pueden afectar nuestra participación de mercado cada mes. Debido a la relevancia de los costos fijos, la estacionalidad afecta la rentabilidad trimestre a trimestre.

Durante los periodos de los viajes de placer, tales como navidad y pascua, los pasajeros favorecen las tarifas de bajo costo que ofrecen muchos de los competidores y prefieren los destinos de placer, lo cual disminuye los factores de carga en otras rutas a destinos de negocios. Como resultado, nuestra participación de mercado nacional disminuye durante dichos periodos debido a la competencia de las aerolíneas de bajo costo.

Las adquisiciones previas y futuras, las inversiones estratégicas, las asociaciones y las alianzas podrían no tener éxito.

Hemos celebrado adquisiciones, inversiones estratégicas en negocios complementarios, asociaciones y alianzas estratégicas con terceros, y podemos celebrar operaciones similares en el futuro para mejorar el negocio. Por ejemplo, obtuvimos el control de PLM en 2022, la entidad que administra Aeroméxico Rewards, a través de un contrato de compra de acciones con Aimia. Conforme a este contrato, Aimia recibió \$430.4 millones de dólares en recursos netos en efectivo y estaba facultada para obtener un monto adicional si PLM cumplía cierta facturación bruta anual para 2023. El 29 de mayo de 2024, dado que PLM cumplió los objetivos de desempeño, pagamos a Aimia el monto adicional de \$24.1 millones de pesos.

Es probable que no podamos identificar a socios de negocios apropiados o concluir ciertas operaciones de negocios en términos comercialmente aceptables, o en absoluto. Además, estas clases de operaciones conllevan numerosos riesgos, incluidos los siguientes:

- dificultades para integrar operaciones, tecnologías, contabilidad y personal;
- dificultades para apoyar e integrar a los clientes nuevos de nuestras sociedades adquiridas o socios estratégicos;
- distracción de recursos financieros y de la administración respecto a las operaciones existentes;
- riesgos relacionados con la entrada en mercados nuevos;
- pérdida potencial de miembros clave del equipo;
- incapacidad para generar ingresos suficientes a fin de compensar los costos de transacción; y
- responsabilidades desconocidas.

Nuestra estructura organizacional podría dificultar integrar de manera eficiente los negocios o tecnologías adquiridos en nuestras operaciones continuas, o que los empleados nuevos asimilen nuestra cultura y operaciones. Por lo tanto, podríamos no realizar los beneficios esperados o los objetivos estratégicos de las adquisiciones que realicemos. Tales omisiones podrían tener un efecto significativamente adverso en nuestro balance general consolidado y en los estados de resultados consolidados.

Asimismo, la incapacidad para identificar apropiados objetivos de adquisición, inversiones estratégicas, socios o alianzas, o la incapacidad para concluir dichas operaciones, podrían afectar de manera negativa nuestra competitividad y las expectativas de crecimiento. Del mismo modo, si no evaluamos correctamente las adquisiciones, alianzas o inversiones, podríamos no lograr los objetivos previstos de tales operaciones e incurrir en costos excesivos y no previstos. Nos podrían afectar daños y pérdidas en activos, o la rentabilidad podría no compensarse por completo mediante la indemnización de los vendedores.

Las adquisiciones futuras financiadas con los recursos propios podrían agotar el efectivo y el capital de trabajo disponible para financiar apropiadamente las operaciones. También podríamos financiar las operaciones futuras mediante ofertas de deuda o de capital, efectivo existente, equivalentes de efectivo e inversiones. Las adquisiciones financiadas por ofertas de capital podrían diluir la tenencia de los accionistas y afectar de manera adversa el precio de mercado de nuestras acciones. Las adquisiciones financiadas mediante ofertas de deuda podrían requerir que dediquemos una parte importante del flujo de efectivo para los pagos del principal e intereses, y hacernos objeto de obligaciones de no hacer.

Nuestras operaciones están sujetas a concesiones, autorizaciones regulatorias y licencias de operación locales e internacionales.

La industria aérea en México está sujeta a una extensa regulación. Las operaciones de las aerolíneas de pasajeros en México requieren concesiones del gobierno federal mexicano. Tenemos dos concesiones para realizar operaciones, una para Aeroméxico y una para Aeroméxico Connect. Dichas concesiones fueron otorgadas por el gobierno federal mexicano a través de la SICT el 16 de marzo de 2000 y el 24 de octubre de 2000, respectivamente, para periodos iniciales de 30 años.

Conforme a las leyes mexicanas, las concesiones pueden ser renovadas varias veces. No obstante, cada prórroga no puede exceder de 30 años y el titular de la concesión debe cumplir con los siguientes requisitos:

- cumplimiento con las obligaciones del contrato de concesión;
- solicitud de renovación se debe presentar un año antes del vencimiento de los términos de la concesión;
- cumplimiento con los requisitos de mejora en la calidad del servicio durante el periodo de la concesión; y
- aceptación de las nuevas condiciones establecidas por la SICT.

No renovar las concesiones, la revocación del gobierno mexicano de nuestra concesión o cambios en la política de aviación mexicana podría impedirnos continuar realizando operaciones, lo cual tendría un efecto sustancialmente adverso en nuestro negocio, los resultados de operaciones, la situación financiera y las expectativas.

Somos titulares de dos concesiones del gobierno federal mexicano que nos autoriza proporcionar servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga en México. Nuestras concesiones nos fueron otorgadas por el gobierno mexicano por la SICT en el año 2000 y tiene una vigencia de 30 años.

La legislación mexicana establece que las concesiones pueden renovarse en varias ocasiones. Sin embargo, cada renovación no puede exceder de 30 años y la legislación requiere que el concesionario haya cumplido con sus obligaciones conforme a la concesión para poder renovarla, para lo cual es necesario solicitar la renovación un año previo a la terminación de la vigencia de la concesión. El no ser capaces de renovar nuestras concesiones tendría un efecto adverso significativo en nuestro negocio, resultado de operaciones, condición financiera y nos impediría continuar con la consecución de nuestro negocio.

Las dependencias y otras autoridades gubernamentales tienen la facultad, entre otras cosas, para:

- dar por terminados los contratos de utilización de aeropuertos;
- regular los viajes internacionales, incluidas aduanas e inmigración;
- aumentar los impuestos;
- cambiar las disposiciones legales que afectan los servicios que las aerolíneas pueden ofrecer en ciertos mercados y aeropuertos;
- limitar las prácticas competitivas;
- emitir ordenamientos jurídicos o reglamentos que afectan las normas de servicio al cliente, incluidas las normas de salud y de seguridad; y
- dar por terminadas o modificar unilateralmente las licencias o concesiones para operar en los aeropuertos.

Por ejemplo, el 4 de octubre de 2023, la AFAC modificó unilateralmente la estructura de comisiones establecida en los títulos de concesiones otorgados por la SICT a ciertos aeropuertos.

Adicionalmente, estamos obligados a cumplir con ciertas obligaciones continuas. El incumplimiento con dichas obligaciones podría dar como resultado que se nos impongan multas. Además, el gobierno mexicano tiene el derecho a revocar nuestras concesiones y los permisos que actualmente tenemos por diversos motivos, incluidos los siguientes:

- interrupciones en el servicio, sin autorización de la SICT, excepto en casos de fuerza mayor;
- cesión, hipoteca, transferencia o transmisión de concesiones, permisos o derechos establecidos en los mismos, a una persona sin la aprobación de la SICT;
- no contratar los seguros que exigen las leyes aplicables;
- cobrar a los clientes tarifas que sean diferentes de aquéllas registradas ante la SICT;
- contravenir las condiciones de seguridad previstas por ley;
- no indemnizar por daños y perjuicios derivados de los servicios prestados; y
- en general, incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley de Aviación Civil, en los reglamentos, y en las concesiones o permisos correspondientes.

Si se revocan nuestras concesiones o permisos, no podremos manejar el negocio de transportación aérea de pasajeros ni obtener una nueva concesión o permiso durante cinco años después de la revocación. Además, si se revocan nuestras concesiones no recibiremos ninguna indemnización, lo que podría afectar nuestra capacidad para operar como negocio en marcha.

Por lo tanto, los cambios en las políticas gubernamentales de aviación en México y otros países pueden generar modificaciones en los requisitos operacionales, y podríamos no obtener o mantener las concesiones, permisos y autorizaciones para Aeroméxico y Aeroméxico Connect. Adicionalmente, en caso de terminación de alguna de las concesiones, permisos y autorizaciones, o si tales acuerdos son modificados, de manera que nos veamos obligados a modificar o disminuir las operaciones, o realizar inversiones adicionales, el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera se podrían ver afectados de manera adversa y significativa.

Dependemos de terceros para prestar ciertos servicios que son esenciales para el negocio.

Tenemos contratos con contratistas terceros conforme a los cuales se nos permite usar ciertas instalaciones y prestar servicios que son necesarios para nuestras operaciones. Estos contratos cubren servicios tales como:

- ventas indirectas de boletos a través de los agentes de viaje;
- servicios del centro de llamadas;
- catering;
- manejo de carga y equipaje;
- manejo en tierra;
- suministro de combustible; y
- servicios para las aeronaves de "competencias no técnicas".

Por ejemplo, en los aeropuertos fuera de México, los contratistas, incluidos Swissport, Menzies y MEBC, prestan todos los servicios de competencias no técnicas para los vuelos y para el manejo en tierra.

La mayoría de los contratos con los contratistas terceros están sujetos a terminación previa notificación. La terminación de dichos contratos, o la incapacidad para renovarlos o para negociar contratos nuevos con otros prestadores a tarifas similares, podrían afectar de manera negativa el negocio y los resultados de operaciones.

En 2021, los cambios en derecho laboral en México introdujeron ciertos requisitos de registro para los proveedores terceros, lo cual incrementó los costos de cumplimiento y la exposición a responsabilidad. En cuanto a dichos requisitos de registro, los proveedores están obligados a proporcionar cierta información relacionada con la mano de obra, y nosotros estamos sujetos a inspecciones. El incumplimiento con los requisitos legales podría impedir que deduzcamos ciertos gastos de impuestos y generar multas.

Además, al depender de terceros para que nos presten servicios esenciales, tenemos una capacidad limitada para controlar el costo, la eficiencia y la calidad de dichos servicios. Cualquier acto de negligencia, inexperiencia o intencional de un contratista podría poner en riesgo las aeronaves, o a los pasajeros y a la tripulación. Lo anterior podría tener un efecto sustancial adverso en nuestro negocio y prestigio.

Podríamos sufrir daños por una violación a nuestras normas éticas y de cumplimiento.

Hemos adoptado un código de ética aplicable a todos nuestros empleados y colaboradores, el cual incluye a personas que trabajan conforme a un contrato individual de trabajo, nos prestan servicios o actúan por nuestra cuenta y, en ciertas circunstancias, a proveedores y socios de negocios, y contamos con políticas internas relacionadas con la administración y la conducta de nuestros empleados y contrapartes. También tenemos un programa de cumplimiento y un departamento de auditoría interna para implementar dichas políticas, impartir la capacitación, verificar el cumplimiento con las leyes y reglamentos, y abordar las violaciones.

No obstante, a pesar de nuestras políticas y procedimientos, los accionistas, empleados o contrapartes, o todo aquel que haga negocios con nosotros, podrían ser parte de actividades fraudulentas, actos de corrupción o soborno, conducta no ética, o de manera indebida apropiarse o manipular nuestros activos para su provecho personal o comercial. Si consideramos, o tenemos motivos para considerar, que nuestros empleados o representantes han contravenido o podrían haber contravenido alguna de las disposiciones legales en materia de anticorrupción, incluidas la Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción y la Ley General de Responsabilidades Administrativas, o cualquier código penal aplicable, federal o local, seríamos objeto de una investigación gubernamental o auditoría externa de los hechos y circunstancias pertinentes, lo cual sería oneroso y requeriría una cantidad importante de tiempo y atención por parte de nuestros funcionarios ejecutivos, generaría multas, o afectaría adversamente el prestigio, los resultados de operaciones o la situación financiera del negocio.

Además, si no observamos las reglas y normas de ética y cumplimiento, los inversionistas y consumidores que valúan el buen gobierno podrían no verse atraídos por oportunidades de inversión o nuestros servicios, respectivamente, lo cual podría disminuir los ingresos o incrementar los costos de capital. El hecho de no prevenir, detectar o corregir tales comportamientos y/o las vulnerabilidades en el proceso de forma oportuna podría tener un efecto sustancial adverso en el prestigio, los resultados de operaciones y la situación financiera del negocio.

Tenemos vuelos con destinos a Cuba, que es objeto de sanciones.

Desde octubre de 2022, hemos reanudado los servicios de transporte de pasajeros hacia y desde Cuba. En 2024 y en 2023, los pasajeros transportados hacia y desde Cuba representaron 0.4% y 0.3% del total de nuestros pasajeros, respectivamente. Los ingresos derivados de las operaciones de Cuba en 2024 y en 2023 representaron 0.5% y 0.4% de nuestros ingresos, respectivamente. Nuestros activos que se encuentran en Cuba no son materiales.

Los EE.UU. administran y ejecutan amplias sanciones y restricciones económicas y comerciales contra Cuba, y los grupos que se oponen al régimen cubano podrían tratar de ejercer presión sobre las compañías que hacen negocios en Cuba. La política de los EE.UU. hacia Cuba ha sufrido cambios constantes en los años recientes, y continúa la incertidumbre acerca del futuro de las sanciones económicas de los EE.UU. contra Cuba y el impacto que dichas sanciones tendrán en nuestras operaciones, en particular, si los EE.UU. imponen sanciones importantes adicionales. Si bien consideramos que las operaciones en Cuba cumplen con todas las leyes aplicables, cualquier violación a las sanciones de los EE.UU. podría derivar en la imposición de sanciones de carácter civil y/o penal, y tener un efecto adverso en nuestro negocio y el prestigio. Además, el Título III de la Ley de Libertad y Solidaridad Democrática de Cuba (*Cuban Liberty and Democratic Solidarity Act*) de 1996, o la Ley Helms-Burton, establece una causa de acción para los ciudadanos de los EE.UU. para presentar demandas contra toda persona que comercie con bienes expropiados por el Gobierno Cubano. Es incierto el alcance de las demandas potenciales conforme a la Ley Helms-Burton, y las sociedades que realizan tratos comerciales en Cuba han enfrentado demandas por daños y perjuicios; podríamos enfrentar dichas demandas en el futuro.

Ciertos estados de los EE.UU. han promulgado o podrían promulgar leyes relacionadas con inversiones por los inversionistas de participación estatal, tales como fondos públicos de pensiones para empleados y trabajadores, y donativos estatales a universidades, en las empresas que tienen actividades con Cuba. Como resultado, los inversionistas institucionales de participación estatal podrían estar sujetos a restricciones respecto a las inversiones en sociedades tales como la nuestra, lo cual podría afectar de manera adversa el mercado para nuestras acciones.

Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, tales como nuestro JCA con Delta, y nuestros resultados se podrían ver afectados si nuestras alianzas son interrumpidas.

Participamos en varias alianzas estratégicas y otras relaciones comerciales, incluyendo con Delta y nuestros socios de SkyTeam. También tenemos relaciones comerciales en forma de asociaciones de código compartido con LATAM, GOL, El Al Israel Airlines, Japan Airlines y WestJet. Estas alianzas y relaciones fortalecen nuestras operaciones a través de códigos compartidos y permitiéndonos prestar una amplia gama de servicios a los clientes, incluyendo opciones de vuelos adicionales, acceso a nuevos destinos, mejores itinerarios, y acceso a salas exclusivas de aeropuerto. Estos acuerdos también permiten la participación en nuestro programa de lealtad Aeroméxico Rewards al volar en itinerarios operados por estas otras aerolíneas. La disolución, terminación o revisión sustancial de cualquiera de nuestras alianzas y otras relaciones comerciales con otras aerolíneas, o nuestra incapacidad para obtener la autorización de las autoridades pertinentes para expandir o renovar estas relaciones, podrían afectar nuestra posición competitiva y tener un efecto material adverso en nuestros negocios, situación financiera y resultados de operaciones.

Además, el éxito de la alianza de SkyTeam depende de acciones y planes estratégicos de todos los miembros de la alianza. Como miembros de la alianza, estamos sujetos a algunas decisiones que de manera negativa podrían afectar los resultados esperados, incluidos ciertos cambios en los horarios de los vuelos o cambios específicos en los programas de lealtad. Por ejemplo, nuestro JCA con Delta impone restricciones contractuales que nos impiden celebrar ciertas clases de asociaciones con algunas otras aerolíneas. Estas restricciones podrían limitar nuestra capacidad para celebrar asociaciones que de otra forma serían benéficas para nuestro negocio.

Nuestro JCA con Delta, y la autorización en materia de competencia económica que nos ha otorgado el DOT al respecto, es de importancia estratégica para nosotros, puesto que nos permite coordinar con Delta precios, redes e itinerarios, entre otras actividades comerciales, en las rutas entre México y EE.UU. con Delta, lo cual garantiza que podamos prestar servicios coherentes y continuos a los pasajeros. La capacidad para administrar las rutas transfronterizas de México-EE.UU. de manera tan estrecha con Delta es un componente clave de nuestra estrategia del negocio para estas rutas, y nos ayuda a mantener nuestra posición como la aerolínea mexicana de elección para los viajeros de negocios, particularmente en las rutas México-EE.UU. El otorgamiento del DOT de la autorización en materia de competencia económica para el JCA, la cual está sujeta a revisiones periódicas, entró en vigor el 5 de mayo de 2017 por un periodo de cinco años. El 29 de marzo de 2022, presentamos junto con Delta una solicitud para renovar nuestra autorización en materia de competencia económica con el DOT. El 26 de enero de 2024, el DOT emitió una Orden para Demostrar Causa tentativa, o la Orden, desestimando provisionalmente y sin perjuicio nuestra solicitud para renovar la autorización en materia de competencia económica del DOT y tentativamente terminar con la inmunidad. Conjuntamente con Delta presentamos objeciones a la Orden el 23 de febrero de 2024, pero no hay garantía que nuestras objeciones tengan éxito en conseguir la renovación de la autorización en materia de competencia económica en los mismos términos que actualmente gozamos o en absoluto. Si el DOT no renueva la autorización en materia de competencia económica, o si impone otras condiciones o limitaciones a nuestra capacidad de coordinar precios e itinerarios con Delta, podríamos necesitar interacciones con Delta en condiciones de igualdad respecto a estas cuestiones. Estos cambios podrían tener efectos adversos en la rentabilidad de nuestra alianza con Delta y en nuestra posición competitiva respecto a ciertas rutas México-EE.UU., así como en la accesibilidad a vuelos accesibles a nuestros pasajeros. Para mayor información sobre el JCA y las recientes actuaciones del DOT, véase "Sección IV. La Emisora. b) Descripción del negocio. I) Actividad principal. Instalaciones Aeroportuarias y Operaciones. Asociaciones y Alianzas".

No podemos garantizar que las alianzas estratégicas y asociaciones de negocios continuarán ofreciendo los beneficios actuales u otros mayores. Además, estas asociaciones e inversiones se podrían dar por terminadas, y las autoridades pertinentes podrían exigir que modifiquemos los términos de las asociaciones. De igual forma, es probable que no podamos celebrar alianzas estratégicas futuras con los socios, actuales o potenciales, que nos permitirían mejorar las actividades o desarrollar tecnologías nuevas. Incluso si podemos celebrar asociaciones nuevas o si identificamos nuevas oportunidades de inversión, no podemos garantizar que sus términos serán favorables para nosotros, lo cual podría afectar adversamente nuestra situación financiera y resultados de operaciones.

El gobierno mexicano puede usar nuestras aeronaves o expropiar nuestros activos en ciertas circunstancias fuera de nuestro control.

En casos de fuerza mayor, guerra, disturbio público grave o daño inminente a la seguridad nacional, la paz o la economía interna de México, el gobierno mexicano podría requisar nuestras naves y usarlas para diferentes fines, sujeto a indemnización por cualesquiera daños y perjuicios, excepto en el caso de guerra interna. Si no llegamos a un acuerdo con el gobierno federal mexicano acerca del monto apropiado o de los términos de la indemnización, podemos presentar una solicitud de arbitraje. Como tal, no podemos garantizar que recibiremos una indemnización, o que ésta será apropiada o recibida dentro de un tiempo razonable, si el gobierno requisa nuestras aeronaves.

Además, conforme a la Ley de Expropiación, el gobierno mexicano tiene el derecho a expropiar activos por causas de utilidad pública, y está obligado a pagar una indemnización a precios de mercado respecto a dicha expropiación. Conforme a las leyes de expropiación, el gobierno federal mexicano puede expropiar activos cuando considera que son necesarios para establecer, mantener o preservar los servicios públicos, incluidos los servicios públicos de transportación aérea. Las leyes aplicables no especifican con exactitud la forma en que se debería calcular la indemnización o el plazo para el pago. Si nuestros activos son expropiados, no podemos asegurar que la indemnización será justa u oportuna, si acaso.

Las disposiciones sobre competencia económica de México afectan las tarifas que podemos cobrar a los clientes.

A la fecha de este Reporte, las aerolíneas que operan en México sólo están obligadas a registrar las tarifas ante la SICT. Sin embargo, la Ley de Aviación Civil establece que, si la SICT identifica una falta de competencia efectiva entre los titulares de permisos y concesiones necesarios para operar aerolíneas en México, puede solicitar a la COFECE que revise la situación. Como resultado, la SICT puede regular las tarifas de los servicios de transportación aérea de las aerolíneas que realizan operaciones en México. Dichas regulaciones son temporales y están vigentes hasta que haya una competencia efectiva. La decisión de la SICT de imponer regulaciones sobre las tarifas podría afectar significativamente nuestro negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera. También estamos sujetos a la supervisión de la COFECE, que tiene la facultad de regular la competencia (incluso al determinar las tarifas máximas e imponer condiciones operacionales), así como de imponer multas y sanciones contra nosotros.

Por ejemplo, anteriormente hemos sido objeto de investigaciones relacionadas con prácticas monopólicas por la COFECE, lo que derivó en una sanción económica.

No podemos garantizar que las autoridades de competencia económica no realizarán investigaciones sobre nosotros, no nos impondrán sanciones, o no tomarán otras medidas en el futuro, lo cual podría afectar de manera adversa nuestras operaciones, la situación financiera y los resultados de operaciones.

La industria aérea está sujeta a estrictos reglamentos de protección al medio ambiente, y el cumplimiento o potencial incumplimiento de dichos reglamentos puede ser costoso y afectar de manera significativa nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

La industria aérea está sujeta a estrictas leyes y reglamentos de protección al medio ambiente en las esferas nacionales, locales e internacionales. Estas leyes y reglamentos tienen que ver con emisiones de gases de efecto invernadero, nivel del ruido, residuos en aguas superficiales y subsuperficiales, agua potable segura, y gestión de sustancias peligrosas, incluidos los aceites y materiales de desecho. Las autoridades reguladoras en México, en los EE.UU., en la Unión Europea y en otros países en donde realizamos operaciones, de manera constante están proponiendo nuevas reglas y estándares normativos, lo cual podría exigir que adoptemos ciertas medidas de protección al medio ambiente. Como tal, el cumplimiento con todas las leyes y reglamentos de protección al medio ambiente requiere costos importantes y podría afectar de manera adversa las operaciones.

En 2016, la OACI adoptó una resolución que creó el CORSIA, que establece el marco para una medida global basada en el mercado para estabilizar las emisiones de gas de efecto invernadero en la aviación civil internacional (p. ej. vuelos de aviación civil que despeguen de un país y aterricen en un país distinto). CORSIA ha estado implementado en fases, iniciando con la participación de los países miembros de la OACI, incluyendo a México, de forma voluntaria durante la fase piloto (de 2021 a 2023); y la primera fase (de 2024 a 2026); seguida de una segunda fase obligatoria (iniciando en 2027) para los países miembros cuyas emisiones de CO₂ de aviación civil excedan ciertos umbrales. Los países en los que operamos son países miembros de la OACI y, por lo tanto, en el futuro podríamos vernos financieramente afectados por el cumplimiento de los establecido por CORSIA. A la fecha, los costos para el cumplimiento con estas obligaciones futuras conforme a CORSIA son inciertos, debido principalmente al suministro y precio de las compensaciones de carbono elegibles de CORSIA y el futuro desarrollo del mercado para combustibles sustentables elegibles. Debido a la naturaleza competitiva de la industria aérea y a la imprevisibilidad del mercado de viajes aéreos, no podemos asegurar que podremos ser capaces de aumentar nuestras tarifas, imponer recargos o aumentar los ingresos o disminuir otros costos operativos de forma suficiente para compensar los costos de cumplimiento de nuestras obligaciones conforme a CORSIA.

En enero de 2021, la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU., o EPA, estableció las normas de emisión de gases de efecto invernadero para los motores de aeronaves nuevas a fin de implementar las normas de la OACI. Similar a las normas de la OACI, las normas de la EPA serán aplicables a los nuevos tipos de flota en 2020 y serán aplicables a aeronaves en producción a más tardar el 2028; sin embargo, no serán aplicables a los motores en las aeronaves en servicio. Las normas finales han sido objetadas por diversos grupos ambientalistas y estados de los EE.UU. No se puede predecir en este momento el resultado de las impugnaciones en juicio y la revisión administrativa correspondiente. Además, en noviembre de 2022, la EPA publicó su norma final sobre normas de emisión de partículas y procedimientos de prueba para motores de aeronaves civiles que se ajustan a los estándares de la OACI, la cual entró en vigor el 1 de enero de 2023.

Adicionalmente, las autoridades gubernamentales de los EE.UU. y otros países se enfocan cada vez más en la contaminación potencial resultante del uso de ciertos químicos, sobre todo respecto de sustancias perfluoroalquilo y polifluoroalquilo, o PFAs. En agosto de 2022, la EPA publicó para comentarios públicos una nueva normativa que designaría dos sustancias PFAs (ácido perfluorooctanoico y ácido perfluorooctano sulfónico) como sustancias peligrosas conforme a la Ley de Respuesta Ambiental Integral, Compensación y Responsabilidad. Esta regulación requerirá a las entidades para reportar inmediatamente las liberaciones actuales y pasadas que cumplan o excedan la cantidad reportable de dichas sustancias al Centro Nacional de Respuesta del EPA. Dependiendo del resultado final de esta elaboración de regulación y la introducción de cualesquier regulaciones estatales o federales adicionales, podríamos incurrir en costos relacionados con las obligaciones de reporte y costos relacionados con el uso histórico de materiales que contengan PFAs, la transición del uso de productos que contienen PFAs y sistemas de extinción de incendios la eliminación de desechos que contienen PFAs o la remediación de cualquier impacto ambiental residual.

En Europa, la Unión Europea exige a sus Estados miembros que incluyan la aviación en su Régimen de Cotización de Emisiones, o EU ETS. Con el EU ETS de la Unión Europea, al final de cada año, cualquier compañía aérea con vuelos con origen o destino en el Espacio Económico Europeo, o EEA, debe comprar derechos de emisión de carbono adicionales si supera el número de derechos gratuitos que se le han concedido. Sin embargo, el ámbito de aplicación de EU ETS se ha reducido, de modo que actualmente sólo se aplica a los vuelos intra-europeos hasta 2024. La Comisión Europea propuso en 2021 ampliar el ámbito de aplicación de EU ETS para incluir los vuelos con origen o destino en el EEA a partir de 2027 (bajo ciertas condiciones). Adicionalmente, la Comisión Europea ha propuesto requisitos adicionales, tales como la obligación de que una parte de la turbosina que provean los proveedores sea sustentable a partir del 2025.

La industria aérea está sujeta a riesgos relacionados al cambio climático, los cuales pueden ser costosos y afectar de manera significativa nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Mucha de la regulación relacionada al cambio climático puede afectar adversamente nuestro negocio, situación financiera y resultados de operaciones, al exigirnos que aumentemos nuestros costos operativos e inversiones de capital para cumplir con la regulación de emisiones. Debido a la creciente preocupación entre las autoridades reguladoras por el cambio climático, es posible que se en el futuro se adopten regulaciones más estrictas sobre la materia. Ciertos aeropuertos también han adoptado, y otros podrían adoptar, metas y requisitos en materia de emisión de gases de efectos invernadero o relacionados con el clima que podrían impactar nuestras operaciones o nos requiera realizar modificaciones o inversiones que podrían afectar de manera significativa nuestros resultados financieros.

Además, la creciente concientización de nuestros clientes sobre el cambio climático puede llevar a nuestros clientes a reducir los viajes en avión o a elegir aerolíneas que promuevan estándares sustentables. Los clientes también pueden optar por emplear alternativas a los viajes, como reuniones y espacios de trabajo virtuales. Por otra parte, los posibles efectos físicos y crónicos del cambio climático, tales como el aumento de la frecuencia y gravedad de las tormentas, inundaciones, incendios, aumento del nivel del mar, calor excesivo, cambio a largo plazo en los patrones climáticos y otros fenómenos climáticos relacionados, pueden afectar nuestras operaciones, infraestructura y resultados financieros. Los impactos operativos, como la cancelación de vuelos, pueden resultar en pérdida de ingresos. También podríamos incurrir en costos significativos para mejorar la resiliencia climática de nuestra infraestructura y de otra forma prepararnos para, responder a, y mitigar los efectos físicos del cambio climático. A la fecha del presente Reporte, no podemos predecir la posibles pérdidas o costos relacionados con los efectos físicos del cambio climático.

Nuestro negocio puede verse afectado de manera adversa si las relaciones laborales se deterioran; no renovamos nuestros CBAs en términos satisfactorios; o experimentamos huelgas u otros conflictos laborales.

Dependemos de nuestros pilotos, tripulación de cabina y demás personal para realizar operaciones. Al 31 de diciembre de 2024 y de 2023, 70.6% y 70.1%, respectivamente, de nuestros empleados pertenecían a diversos sindicatos en los países en donde realizamos operaciones. Consideramos que tenemos relaciones satisfactorias con nuestros pilotos, la tripulación de cabina y demás personal. Sin embargo, no podemos garantizar que podremos mantener una relación satisfactoria con los empleados en el futuro. Asimismo, no podemos garantizar que los trabajadores no se irán a huelga. Si las relaciones de trabajo se deterioran, el negocio y los resultados de operaciones se podrían ver afectados de manera significativa.

Las huelgas, las interrupciones en el trabajo, los litigios importantes de empleados y trabajadores, o los conflictos prolongados que involucren a los empleados representados por alguno de estos sindicatos, incluso durante las negociaciones anuales o bianuales, podrían tener un impacto adverso importante en las operaciones. Estos riesgos se agravarán durante la negociación con los sindicatos, lo cual podría durar mucho tiempo. Cualquiera de los CBAs renegociados podrían incrementar los sueldos y salarios u otras prestaciones y, por consiguiente, elevar los gastos de operación. Como resultado de la mejora en las condiciones económicas y de la salida de los procedimientos del Capítulo 11, los sindicatos que representan a nuestros empleados podrían considerar que tienen más poder para negociar los CBAs nuevos con nosotros, y no estar dispuestos a aceptar términos que consideremos como razonables o favorables para el negocio.

Para que surta efectos, un CBA necesita ser aprobado por el sindicato y por la mayoría de los miembros del sindicato en un proceso de consulta subsecuente.

En cuanto a la renegociación de los contratos colectivos de trabajo, podríamos experimentar riesgos operacionales, incluidas las huelgas. Los empleados fuera de México que actualmente no son miembros de un sindicato podrían formar sindicatos nuevos o unirse a aquéllos que pretendan incrementos en sueldos y salarios o prestaciones.

Nuestro negocio depende de tecnología y sistemas automatizados, muchos de los cuales son operados por terceros, y cualquier falla de dicha tecnología o sistemas podrían afectar material y adversamente nuestro negocio.

Dependemos de sistemas automatizados para planear y manejar el negocio, incluidos el sitio web, el sistema de reservaciones, los sistemas de mantenimiento, los planes de vuelo, los sistemas para generar los roles de vuelos y de la tripulación, y la contabilidad de los registros de ingresos. Muchos de estos sistemas son operados por terceros. Como resultado, la incapacidad de un tercero para prestar dichos servicios o de restablecerlos con rapidez en caso de una interrupción debido a fallas o desastres, o la incapacidad de nuestra parte para sustituir a los prestadores de servicios terceros, podrían interrumpir considerablemente las operaciones y afectar de manera adversa el negocio. Por ejemplo, el 3 de noviembre de 2022, Jeppesen, una subsidiaria de Boeing, sufrió un incidente de ciberseguridad que afectó a ciertos de sus productos y servicios de planeación de vuelos utilizados por las aerolíneas en el mundo. Nuestros productos de planeación de vuelos no se vieron afectados de manera significativa por este incidente. Otro ejemplo de vulnerabilidades potenciales es la reciente interrupción en la tecnología de la información experimentada por CrowdStrike Holdings, Inc., o CrowdStrike, el 19 de julio de 2024. La interrupción tiene un impacto global, interrumpiendo servicios críticos a lo largo de diversos sectores, incluyendo aerolíneas y aeropuertos. No hemos experimentado ningún impacto significativo como resultado de la actualización del software CrowdStrike debido a nuestro proceso interno para la administración de incidentes. Adicionalmente, cualquier integración de inteligencia artificial en nuestras operaciones o en las operaciones de cualquiera de nuestros proveedores de servicios, productos o servicios se espera que suponga riesgos y retos de ciberseguridad nuevos o inciertos.

También, nuestro sitio web y nuestro sistema de operación y reservación de vuelos deben tener la capacidad para adaptarse a un alto número de operaciones y entregar información sobre los vuelos, y no podemos garantizar que la demanda excesiva no afectará nuestros sistemas de tecnología de la información.

Cualquier fallo de las tecnologías y sistemas que utilizamos podría afectar material y adversamente a nuestro negocio. A la fecha de este Reporte, no hemos tenido fallas importantes del sistema, pero no podemos garantizar que no habrá tales fallas en el futuro. En la medida en que los proveedores externos no ofrezcan soporte para las tecnologías o sistemas que utilizamos, nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente. Incluso si los proveedores terceros cuentan con planes de continuidad del negocio y de recuperación en caso de desastre, cualquier impacto en nuestros sistemas automatizados podría dar lugar a la pérdida de datos, altos gastos, interrupciones operacionales, daño en la reputación e interrupción de las ventas de boletos. Cualquier limitación en nuestra capacidad para utilizar tecnologías y sistemas de terceros podría aumentar significativamente nuestros gastos y provocar retrasos, una reducción de la funcionalidad o errores o fallos en nuestras operaciones hasta que las tecnologías o sistemas equivalentes estén disponibles, se identifiquen, se obtengan mediante compra o licencia y se integren en nuestras operaciones. Además, nuestras tecnologías y sistemas actuales están fuertemente integrados en nuestras operaciones diarias y cualquier transición a una nueva tecnología o sistema podría ser compleja y requerir mucho tiempo. En caso de que una o varias de nuestras principales tecnologías o proveedores de sistemas dejen de funcionar, y no se disponga de un sistema de sustitución, o si no logramos implantar un sistema de sustitución de manera oportuna y eficaz, nuestra actividad podría verse afectada.

Los incumplimientos reales o percibidos de las leyes, reglamentos, normas, estándares del sector y otras obligaciones aplicables en materia de privacidad y protección de datos personales podrían afectar negativamente a nuestro negocio, resultados operativos, situación financiera y reputación.

Nuestro negocio, los resultados de operaciones, la situación financiera y el prestigio se pueden ver afectados de manera adversa si no podemos cumplir con las leyes, reglamentos, normas, estándares del sector y otras obligaciones existentes de protección de datos personales. Dichas leyes, reglamentos, normas, estándares del sector y otras obligaciones están sujetas a interpretaciones inciertas e inconsistentes y su cumplimiento puede ser exigido, lo cual puede requerir cambios a nuestras prácticas de negocio.

Los operadores de aerolíneas que realizan operaciones y tienen socios que realizan operaciones en diferentes jurisdicciones deben cumplir con varias leyes, reglamentos y normas de privacidad y protección de datos que pueden variar entre las distintas jurisdicciones, y que puede impactar nuestra administración de datos y aumentar los costos operativos. Estamos sujetos a las disposiciones de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de Particulares, o la Ley de Protección de Datos. La Ley de Protección de Datos establece los requisitos de seguridad y privacidad de los datos que generan costos de cumplimiento importantes, y cualquier violación a dichos requisitos podría dar lugar a sanciones importantes, incluidas multas significativas. Además, la Ley de Protección de Datos exige que notifiquemos a las personas afectadas de cualquier infiltración de bases de datos que involucren cierta información personal, o cualquier otro acceso no autorizado o involuntario a dicha información o la revelación de la misma.

Asimismo, estamos sujetos a leyes, reglamentos y normas de protección de datos personales de otros países y regiones en donde realizamos operaciones, incluyendo, la Unión Europea, el Reino Unido, EE.UU., Perú y Colombia. Por ejemplo, estamos sujetos al Reglamento General de Protección de Datos de la Unión Europea, o el GDPR, que incluye estrictos requisitos de privacidad y protección de datos, imponiéndonos costos significativos y sanciones considerables en caso de incumplimiento. Además, después de la salida del Reino Unido de la Unión Europea, una versión del Reino Unido del GDPR (que combina el GDPR y la Ley de Protección de Datos del Reino Unido de 2018), o GDPR del Reino Unido, impone actualmente las mismas obligaciones que el GDPR en la mayoría de los aspectos materiales y también establece sanciones considerables por incumplimiento. Sin embargo, el GDPR del Reino Unido no incorporará automáticamente los cambios realizados al GDPR en el futuro (que tendrían que ser específicamente incorporados específicamente por el gobierno del Reino Unido), lo que crea un riesgo de regímenes paralelos divergentes y la consiguiente incertidumbre. En EE.UU. estamos o podemos estar sujetos a diversas leyes, reglamentos y normas federales y estatales relacionados con la privacidad y la protección de datos. Varios estados han promulgado o están considerando promulgar leyes que imponen amplias obligaciones en materia de privacidad y protección de datos. Por ejemplo, California ha promulgado la Ley de Privacidad del Consumidor de California (*California Consumer Privacy Act*), o CCPA, modificada por la Ley de Derechos de Privacidad de California (*California Privacy Rights Act*) de 2020, o CPRA, que otorga a los residentes de California derechos y protecciones ampliados en materia de privacidad, y prevé sanciones civiles en caso de infracción y un derecho de acción privada en caso de infracción. La Comisión Federal de Comercio, o FTC, y los fiscales generales de los estados también han emprendido acciones legales y procesado determinados casos de violación de datos y otros casos relacionados con la privacidad como actos o prácticas desleales y/o engañosos en virtud de la Ley de la FTC. Además, muchos requisitos legales, tanto en EE.UU. como

en otras jurisdicciones, obligan a las empresas a notificar a los titulares de datos personales de las violaciones de datos que afectan a determinados datos personales. Por ejemplo, las leyes de los 50 estados de EE.UU. exigen a las empresas que notifiquen a los consumidores cuya información personal haya sido revelada como resultado de una violación de datos.

Además, muchos de nuestros socios comerciales, incluidas las compañías de tarjetas de crédito, nos han impuesto normas de seguridad de datos. En concreto, las normas de seguridad de datos del sector de las tarjetas de pago (*Payment Card Industry Data Security Standards*), o PCIDSS, establecidas por las empresas de tarjetas de crédito, nos obligan a cumplir sus normas de seguridad de datos más estrictas. Aunque seguimos esforzándonos por cumplir estas normas, es posible que se impongan normas nuevas y revisadas que nos resulten difíciles de cumplir y que puedan aumentar nuestros costos. Además, cualquier incumplimiento material por nuestra parte o por parte de nuestros proveedores externos de los requisitos de seguridad PCIDSS o de rectificación de un problema de seguridad de datos puede dar lugar a multas y restricciones en nuestra capacidad para aceptar tarjetas de crédito y débito como forma de pago.

Hacemos declaraciones públicas sobre nuestro uso y divulgación de información personal a través de nuestras políticas de privacidad información en nuestra página de internet y comunicados de prensa. Aunque nos esforzamos por cumplir con nuestras declaraciones públicas y documentación, a veces podemos no hacerlo o ser acusados de no haberlo hecho. La publicación de nuestras políticas de privacidad y otras declaraciones que ofrecen promesas y garantías sobre la privacidad y la seguridad de los datos pueden exponernos a posibles acciones legales o gubernamentales si se considera que son engañosas, injustas o tergiversan nuestra información real. Cualquier inquietud sobre nuestras prácticas de privacidad y seguridad de datos, aunque sean infundadas, podrían dañar nuestra reputación y afectar negativamente a nuestro negocio.

Se pueden imponer multas y sanciones significativas en relación con cualquier violación de las leyes, reglamentos, normas, estándares del sector y otras obligaciones en materia de privacidad y protección de datos, en función de la gravedad de dicha infracción, incluidas las multas recurrentes aplicables a cada infracción. Además, podemos ser objeto de demandas judiciales, responsabilidad civil, sanciones, investigaciones reglamentarias o gubernamentales, aumento del costo de operaciones y restricciones en nuestras prácticas comerciales, y nuestra reputación puede verse afectada negativamente, si no cumplimos con las leyes, reglamentos, normas, estándares industriales y otras obligaciones aplicables en materia de privacidad y protección de datos. La incapacidad para resolver adecuadamente los problemas relacionados con la privacidad y asuntos relacionados con la protección de datos, aunque sea infundada, podría implicar costos y responsabilidades adicionales, dañar nuestras relaciones con clientes, clientes potenciales, empleados y socios comerciales, y tener un efecto material adverso en nuestro negocio.

La pérdida, divulgación no autorizada, uso no autorizado o apropiación indebida de información, incluida la información personal, relativa a nuestros clientes, posibles clientes, empleados, socios comerciales o a nosotros mismos u otros ciberataques o violaciones de nuestra seguridad de la información o de la de nuestros proveedores de servicios externos, pueden exponernos a responsabilidad, dañar nuestra reputación y perjudicar nuestro negocio. En el procesamiento de las transacciones de nuestros clientes y como parte de nuestras operaciones comerciales ordinarias, recopilamos, transmitimos, almacenamos y procesamos de cualquier otro modo un gran volumen de información personal, incluida cierta información personal sensible, de nuestros clientes, posibles clientes, empleados y socios comerciales, de nuestros clientes, posibles clientes, empleados y socios comerciales, y para ello utilizamos en gran medida servicios en línea y el procesamiento centralizado de datos, incluidos terceros proveedores de servicios. La seguridad de los sistemas y redes en los que nosotros y nuestros terceros proveedores de servicios almacenamos dicha información personal es un elemento crítico de nuestro negocio, y estos sistemas y redes pueden ser vulnerables a ciberataques y otros problemas de seguridad. Aunque disponemos de políticas internas sobre privacidad y protección de datos, las medidas preventivas que aplicamos pueden no ser suficientes y, como resultado, la información personal de nuestros clientes o empleados puede perderse, divulgarse, accederse a ella o extraerse sin nuestro consentimiento o el de dichas personas. La pérdida, divulgación no autorizada, uso no autorizado o apropiación indebida de la información personal de clientes, clientes potenciales, empleados o socios comerciales, o cualquier otra información, podría dar lugar a procedimientos legales contra nosotros, incluidas investigaciones y acciones reguladoras, que podrían tener un grave impacto en nuestra reputación y afectar negativamente a nuestro negocio, resultados operativos y situación financiera. Además, la pérdida, divulgación no autorizada, uso no autorizado o apropiación indebida de nuestra información comercial puede afectar material y negativamente nuestro negocio, resultados de explotación y situación financiera.

Además, nuestra capacidad para controlar la seguridad de los datos de nuestros proveedores de servicios externos es limitada. Algunos de nuestros proveedores de servicios externos pueden almacenar o tener acceso a nuestros datos y pueden no tener controles, procesos o prácticas eficaces para proteger nuestra información de pérdidas, divulgación no autorizada, uso no autorizado o apropiación indebida u otros ciberataques o violaciones de la seguridad de la información. Una vulnerabilidad en el software o los sistemas de nuestros proveedores de servicios externos, un fallo en las salvaguardas, políticas o procedimientos de nuestros proveedores de servicios externos, o un ciberataque u otra violación de la seguridad de la información que afecte a cualquiera de estos terceros podría perjudicar a nuestro negocio.

Los ciberataques, que incluyen malware, *ransomware*, virus informáticos, *phishing* u otra ingeniería social, ataques de rechazo de servicio y otros medios de interrupción o acceso no autorizados a las compañías están en continua evolución, han aumentado en frecuencia, alcance, sofisticación y fuerza en los últimos años, y son llevados a cabo por grupos organizados e individuos con una amplia gama de motivos y experiencia, incluyendo grupos criminales organizados, *hacktivistas*, terroristas, estados-nación, actores apoyados por estados-nación y otros. Estos ataques e incidentes incluyen virus informáticos, herramientas de inteligencia artificial, gusanos, malware, *ransomware*, ataques de rechazo de servicio, software defectuoso, robo de información o datos, intentos de intrusión a través de adjuntos de correo electrónico con malware, ataques a través de plataformas de terceros que utilizamos, relleno de credenciales, ingeniería social, *phishing* y otras alteraciones o accesos no autorizados a los sistemas de la empresa. Los ciberataques o las violaciones de nuestros sistemas de seguridad de la información podrían tener consecuencias negativas importantes para nosotros, como la pérdida de ingresos, el acceso no autorizado, la divulgación, la modificación, el uso indebido, la pérdida, la destrucción o el robo de sistemas o datos de la empresa, incluida la información personal, la información financiera valiosa y los datos personales relacionados con nuestros clientes, nuestros empleados y nuestro negocio, la pérdida de funcionalidad de sistemas críticos y fallas de los equipos o la interrupción de nuestras operaciones, incluidas las interrupciones que se prolongan en el tiempo y afectan materialmente a nuestras operaciones y situación financiera.

Los costos y las consecuencias operativas de la defensa, preparación, respuesta y reparación de un incidente de ciberseguridad pueden ser considerables. Además, podríamos vernos expuestos a litigios, procedimientos de sanción, investigaciones u otras acciones legales como resultado de un incidente, con la posibilidad de daños y perjuicios, multas, sanciones u otras penalizaciones, medidas cautelares que exijan costosas medidas de cumplimiento y daños a nuestra reputación. Cualquier fallo de nuestras redes de seguridad o sistemas de datos, aunque sea breve, podría causar pérdidas significativas. Aunque hemos tomado precauciones diseñadas para evitar una incursión no autorizada en nuestra red de seguridad y sistemas de datos, no podemos asegurar que nuestras precauciones sean adecuadas o se apliquen correctamente para prevenir y detectar un ciberataque u otro incidente de la red de seguridad y sistemas de datos y sus consecuencias financieras y de reputación adversas para nuestro negocio. Como las amenazas cibernéticas evolucionan continuamente, es posible que tengamos que dedicar recursos adicionales sustanciales para modificar o mejorar nuestros sistemas y redes de seguridad de la información y nuestro programa de seguridad cibernética.

Además, las autoridades aeronáuticas mexicanas, como la SICT y la AFAC, han sido y pueden seguir siendo objeto de ciberataques que pueden comprometer la información confidencial y sensible desde el punto de vista comercial que podamos haber presentado ante dichas autoridades y también pueden afectar a nuestras operaciones, ya que estas autoridades suspenden las presentaciones reglamentarias para evitar filtraciones de datos como consecuencia de dichos ataques. Por ejemplo, en octubre de 2022, la AFAC fue objeto de un ciberataque y suspendió ciertos trámites durante varios días para contener las vulnerabilidades y evitar más pérdidas de información.

No podemos garantizar que las cláusulas de limitación de responsabilidad de nuestros acuerdos con clientes, proveedores de servicios, socios comerciales y otros terceros con los que hacemos negocios sean aplicables o adecuadas o que nos protejan de cualquier responsabilidad o daños con respecto a cualquier reclamación concreta en relación con un ciberataque u otra violación de la seguridad de la información. En la actualidad no mantenemos un seguro de ciberseguridad y, por lo tanto, el éxito de una o más reclamaciones contra nosotros en relación con un ciberataque u otra violación de la seguridad de la información podría afectar a nuestra capacidad para hacer frente a los daños y perjuicios. Ciberataques u otra violación de la seguridad de la información podrían afectar negativamente a nuestro negocio y situación financiera.

Es posible que no seamos capaces de obtener, mantener, proteger, defender y hacer valer adecuadamente nuestros derechos de propiedad intelectual, incluidas nuestras marcas registradas, nombres comerciales y marcas de servicio, lo que podría afectar negativamente a nuestra capacidad para competir.

Consideramos que nuestras marcas registradas, nombres comerciales, marcas, dominios y propiedad intelectual similar son fundamentales para el éxito de nuestro negocio. Protegemos nuestros derechos de propiedad intelectual a través de diversos métodos, incluyendo la protección de la propiedad intelectual en México, EE.UU. y algunos otros países en los que operamos. Tenemos derechos sobre ciertas marcas registradas, nombres comerciales y marcas de servicio que utilizamos para nuestro negocio, incluyendo "Aeroméxico" y "Aeroméxico Connect", así como nuestro logotipo del Caballero Águila.

La protección de nuestros derechos de propiedad intelectual o la negativa de las autoridades pertinentes a registrar nuestros derechos en determinadas jurisdicciones puede aumentar nuestros costos, ya que es posible que tengamos que dedicar tiempo y recursos a proteger nuestros derechos. Incluso si tenemos éxito en la obtención de un registro de marca en particular, hemos incurrido en el pasado y podemos incurrir en el futuro en gastos significativos para hacer valer nuestros derechos, incluso a través de los costos de mantenimiento, seguimiento, envío de cartas de demanda, iniciación de procedimientos y presentación de demandas. Es posible que las medidas que tomemos para proteger nuestra propiedad intelectual no la protejan adecuadamente ni impidan que terceros infrinjan o violen de otro modo nuestra propiedad intelectual, y es posible que no podamos registrar o hacer valer todas nuestras marcas comerciales, nombres comerciales, marcas de servicio u otra propiedad intelectual. Si no somos capaces de impedir que terceros adopten, registren o utilicen marcas comerciales, nombres comerciales y marcas de servicio que infrinjan, diluyan o violen de otro modo nuestros derechos de propiedad intelectual, el valor de nuestras marcas podría disminuir y nuestro negocio podría verse afectado negativamente. Cualquiera de nuestras marcas, nombres comerciales, marcas de servicio u otros derechos de propiedad intelectual pueden ser impugnados por terceros, invalidados, limitados en su alcance o considerados inaplicables a través de procesos administrativos o litigios en diversas jurisdicciones. Además, el uso indebido de nuestra propiedad intelectual por parte de terceros puede dar lugar a reclamaciones por parte de terceros y afectar negativamente a nuestra reputación. En consecuencia, la falta de protección de nuestros derechos de propiedad intelectual puede afectar negativamente a nuestras actividades, resultados de explotación y situación financiera.

Si no cumplimos nuestras obligaciones en virtud de los acuerdos de licencia o tecnología con terceros, o si no podemos conceder licencias de derechos de uso de tecnologías en condiciones razonables, podríamos vernos obligados a pagar daños y perjuicios, perder derechos de licencia que son fundamentales para nuestro negocio o ser incapaces de desarrollar y ofrecer nuevos productos o servicios en el futuro.

Otorgamos licencias sobre determinada propiedad intelectual y tecnología que son importantes para nuestro negocio y, en el futuro, podemos suscribir acuerdos adicionales que nos proporcionen licencias sobre propiedad intelectual o tecnología valiosas. Si no cumplimos alguna de estas obligaciones en virtud de nuestros acuerdos de licencia, se nos puede exigir el pago de daños y perjuicios y el licenciante puede tener derecho a rescindir la licencia. La rescisión por parte del licenciante (u otra contraparte aplicable) puede hacernos perder derechos valiosos y podría perturbar nuestras operaciones y dañar nuestra reputación. Nuestro negocio puede verse perjudicado si cualquier licencia actual o futura u otras concesiones de derechos a nosotros terminan, si los licenciantes (u otras contrapartes aplicables) no respetan los términos de la licencia u otro acuerdo aplicable, si los licenciantes no hacen valer la propiedad intelectual concedida bajo licencia frente a terceros infractores o si los derechos de propiedad intelectual concedidos bajo licencia resultan inválidos o inaplicables.

Creemos que disponemos de todas las licencias necesarias de terceros para utilizar tecnología y software que no son de nuestra propiedad. Sin embargo, un tercero podría alegar que estamos infringiendo sus derechos, lo que podría frenar nuestra capacidad de obtener licencias en

condiciones comercialmente razonables de un tercero, si es que las obtiene, o provocar que el tercero inicie un litigio contra nosotros. Además, es posible que en el futuro identifiquemos propiedad intelectual y tecnología de terceros que necesitemos, por ejemplo, para desarrollar y ofrecer nuevos productos y servicios. Sin embargo, es posible que dichas licencias no estén disponibles en condiciones aceptables o no lo estén en absoluto. Además, los terceros de los que actualmente obtenemos licencias de derechos de propiedad intelectual y tecnología podrían negarse a renovarlas a su vencimiento o podrían imponernos condiciones y tarifas adicionales que no consideraríamos aceptables y que nos obligarían a obtener la propiedad intelectual o la tecnología de otro tercero, en caso de que exista, o a pagar tasas de licencia más elevadas o a someternos a restricciones adicionales en el uso de nuestros derechos de propiedad intelectual o tecnología. La defensa de cualquier demanda o la imposibilidad de obtener cualquiera de estas licencias en condiciones favorables podría impedirnos comercializar productos o servicios, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestra posición competitiva, negocio, situación financiera y resultados de las operaciones.

La información negativa o falsa en las redes sociales, incluso como resultado de publicidad negativa importante o de la incapacidad para lograr ciertas metas de sostenibilidad, podría afectar de manera adversa nuestra reputación.

El uso de los medios sociales y de otras plataformas similares ha aumentado en los años recientes, incluidos blogs, sitios de medios sociales y otras formas de comunicación en internet que permiten que las personas tengan acceso a una amplia audiencia de consumidores y otras partes interesadas. La información negativa o errónea acerca de nosotros, o que afecte a la Sociedad o cualquiera de sus marcas, se podría publicar en dichas plataformas sin revisión alguna. Esta información podría dañar nuestra reputación, y es probable que no podamos corregir la información o abordar la manifestación no comprobada negativa. De igual forma, la información errónea y la publicidad negativa en internet pueden afectar de manera adversa el negocio, la situación financiera o los resultados de operaciones.

Nuestra reputación y marca también se podrían ver afectadas de manera adversa, entre otras cosas, por no hacer avances y conseguir las metas de sostenibilidad y diversidad medioambiental, de capital y de inclusión, así como la presión pública de los inversionistas o grupos de política para cambiar nuestras políticas, o la percepción negativa del público acerca del impacto en el medio ambiente de los viajes aéreos. Hemos implementado proyectos de sustentabilidad, entre otras cosas, para reducir el consumo de combustible, y la capacidad de llevar a cabo dichos proyectos está sujeta a riesgos e incertidumbres importantes, pues depende de las acciones de los gobiernos y de terceros; además, requerirá, entre otras cosas, una importante inversión de capital, incluso de terceros, de investigación y desarrollo de los fabricantes y otras partes interesadas, junto con las políticas e iniciativas gubernamentales para disminuir el costo, e incentivar la producción, de combustible de aviación sostenible, o SAF, y otras tecnologías que actualmente no existen o no están disponibles a escala. Daños importantes en nuestro prestigio y marca podrían tener un efecto sustancial adverso en el negocio y en los resultados financieros, incluso como resultado de litigios relacionados con alguno de estos asuntos.

Podríamos incurrir en costos de cumplimiento importantes y ser objeto de multas por incumplir con las disposiciones legales en materia de tráfico de drogas.

Estamos sujetos a leyes estrictas en materia de tráfico de drogas, principalmente en México, Estados Unidos y la Unión Europea, y las autoridades de estos países ejercen una importante supervisión sobre nuestras actividades. Conforme a estas leyes, podríamos estar sujetos a sanciones graves y daños a nuestra reputación. En los Estados Unidos, por ejemplo, podríamos ser responsables si las autoridades llegan a la conclusión de que hemos colaborado, intencional o inadvertidamente, en la comisión de delitos de narcotráfico internacional. A pesar de las medidas adoptadas para prevenir el tráfico de drogas en nuestras operaciones, no podemos garantizar que todos nuestros empleados y socios comerciales cumplan las normas.

Nuestra información financiera histórica pudiera no ser comparable como resultado del plan de reestructura.

La información financiera histórica de la Emisora que haya sido divulgada en ejercicios o periodos anteriores pudiera no ser totalmente comparable derivado de los cambios sufridos como consecuencia del plan de reestructura de la Emisora, descrito a mayor detalle en la Sección “IV. La Emisora – (a) Historia y desarrollo de la Emisora – Financiamiento DIP – (ii) Plan de Reestructura”. Consecuentemente, los potenciales inversionistas podrían no ser capaces de comparar la información financiera de la Emisora por los ejercicios sociales concluidos el 31 de diciembre de 2021 y 2020, con la información financiera por el año terminado el 31 de diciembre de 2022, y deberán de considerar esto al analizar nuestra situación financiera.

Este Reporte incluye información sobre estimaciones, operaciones y escenarios futuros que pudieran diferir respecto de los resultados reales de la Sociedad.

El presente Reporte incluye información sobre estimaciones, operaciones y escenarios futuros que refleja la perspectiva de la Sociedad en relación con acontecimientos futuros y puede contener información sobre resultados financieros, situaciones económicas, tendencias y hechos inciertos. Los resultados reales de la Sociedad pudieran diferir significativamente de los esperados, por lo que los inversionistas no deberán utilizarlos de manera indebida para sus determinaciones de inversión. Las expresiones “cree”, “espera”, “estima”, “considera”, “prevé”, “planea” y otras expresiones similares, identifican dichas proyecciones o estimaciones. Al evaluar dichas proyecciones o estimaciones, el inversionista potencial deberá tener en cuenta los factores descritos en esta sección y el resto de la información contenida en este Reporte.

Riesgos Relacionados con México

Los eventos políticos en México y las políticas del gobierno mexicano, incluyendo la recientemente aprobada reforma judicial, pueden causar interrupciones en las operaciones del negocio y a la condición financiera.

El gobierno mexicano ha ejercido, y continúa ejerciendo, una influencia significativa en muchos aspectos de la economía mexicana. Por lo tanto, las acciones y políticas del gobierno federal mexicano relacionadas con la economía como un todo, y en particular los impuestos, salarios, pensiones, los servicios de transporte aéreo y otros similares, y otros eventos políticos en el país, podrían tener un impacto importante en nosotros, así como un impacto más general en las condiciones de mercado, los precios y los rendimientos sobre los valores de ingresos variables y fijos de México. No podemos predecir si los eventos políticos o los cambios en las leyes, políticas y reglamentos de México, incluidas las medidas relacionadas con impuestos nuevos o más altos, podrían afectar las actividades del negocio, la situación financiera, los resultados de operaciones, los flujos de efectivo y las expectativas.

Los eventos políticos en México pueden afectar significativamente la política económica mexicana y, en consecuencia, nuestras operaciones. Los desacuerdos políticos entre los poderes ejecutivo, legislativo y judicial podrían llevar a una paralización y evitar la implementación oportuna de las reformas políticas y económicas, lo que a su vez podría tener un efecto adverso importante en la política económica de México y, por lo tanto, también en el negocio. No podemos predecir el impacto que las condiciones políticas, económicas y sociales tendrán en la economía mexicana. De igual forma, no podemos garantizar que los desarrollos políticos, económicos o sociales en México, de los cuales no tenemos control alguno, no tendrán un efecto adverso en el negocio, la situación financiera, los resultados de operaciones y las expectativas.

Las elecciones presidenciales, del congreso y otras elecciones gubernamentales fueron celebradas en México el 2 de junio de 2024, la Sra. Claudia Sheinbaum del partido Movimiento de Regeneración Nacional, o Morena (el principal partido político de la coalición Morena – PT (Partido del Trabajo) – PVEM (Partido Verde Ecologista de México)), fue elegida presidenta, tomando posesión del cargo el 1 de octubre de 2024. Se espera que la presidenta Sheinbaum, la anterior jefa de gobierno de la Ciudad de México y Secretaria de Medio Ambiente de la Ciudad de México, continúe con las políticas sociales y económicas de su predecesor, Andrés Manuel López Obrador. Los nuevos miembros elegidos del congreso tomaron posesión del cargo el 1 de septiembre de 2024, y la coalición de Morena actualmente mantiene la mayoría de dos terceras partes en la Cámara de Diputados y la mayoría calificada de la Cámara de Senadores. Estas mayorías otorgan a la coalición de Morena la facultad sustancial para implementar cambios a la constitución, leyes, políticas y regulaciones en México.

El 15 de septiembre de 2024, la reforma constitucional que replantea al sistema judicial en México fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la cual a la fecha del presente Reporte ha surtido efectos. Conforme a la reforma constitucional, todos los jueces federales serán elegidos por elección popular y la primera elección de los jueces federales se espera que se realice en 2025. Además, se creará un nuevo tribunal judicial (con capacidad para supervisar y sancionar jueces), tomando las funciones que actualmente corresponden al Consejo de la Judicatura Federal.

Adicionalmente, la eliminación de ciertos organismos constitucionalmente autónomos, tales como el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, o INAI, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social, o CONEVAL, la COFECE, el Instituto Federal de Telecomunicaciones, o IFT, la Comisión Nacional para la Mejora Continua de la Educación, o MEJORADU, la Comisión Reguladora de Energía, o CRE, la Comisión Nacional de Hidrocarburos, o CNH, y el Centro Nacional de Control de Energía, o CENACE, y la transmisión de funciones a organismos gubernamentales mexicanos, o el INEGI, ha sido aprobado.

No podemos garantizar que estas reformas no tendrán un impacto significativo adverso en nuestro negocio, nuestra condición financiera y resultados de operaciones.

Las condiciones económicas adversas en México podrían afectar de manera adversa nuestro negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Realizamos la mayoría de las operaciones en México, por lo que el desempeño de la economía mexicana afecta nuestro negocio. De acuerdo con el INEGI, en 2024 y 2023, el PIB de México aumentó en 1.5% y 3.3%, respectivamente. Además, en el pasado, incluyendo en 2020 cuando el PIB de México disminuyó en 8.7%, México ha experimentado periodos prolongados de crisis económicas, causadas por factores internos y externos, de los cuales no tenemos control alguno. Durante dichos periodos, México pasó por inestabilidad en los tipos de cambio, inflación alta, tasas altas de intereses nacionales, contracción económica, disminución de los flujos de capital internacionales, disminución de liquidez en el sector bancario y tasas altas de desempleo. Las disminuciones en la tasa de crecimiento de la economía mexicana, los periodos de crecimiento negativo o la inflación alta, pueden dar como resultado una menor demanda de nuestros vuelos, tarifas más bajas, o un cambio a opciones de transporte por tierra, tales como autobuses para largas distancias.

Además, puesto que un gran porcentaje de nuestros costos y gastos son fijos, es probable que no podamos disminuirlos durante condiciones económicas adversas. Por consiguiente, nuestros márgenes de utilidad se podrían ver afectados de manera adversa. No podemos asegurarle que las condiciones económicas en México sean favorables, o que dichas condiciones no tendrán un efecto adverso en el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Los cambios en los impuestos y otras contribuciones fiscales nos pueden afectar negativamente.

Con regularidad, el gobierno mexicano emite reformas a los regímenes fiscales y otros de impuestos a los que estamos sujetos nosotros y nuestros clientes. Dichas reformas incluyen cambios en la tasa fiscal y, algunas veces, el establecimiento de impuestos temporales, incluidos derechos a viajes aéreos, cuyo producto está destinado a fines gubernamentales designados. Los efectos de dichos cambios y otros más derivados de la expedición de reformas fiscales adicionales no han sido cuantificados y no se pueden cuantificar, ni se puede garantizar que dichas reformas, una vez implementadas, no tendrán un efecto adverso en nosotros. Además, nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones se podrían ver afectados como resultado de altos impuestos a sueldos y salarios, costos asociados con medidas adicionales para el cumplimiento fiscal derivadas de las recientes reformas fiscales, y los impuestos gravados a los viajes aéreos.

En relación con la responsabilidad de las sociedades residentes en México, el gobierno mexicano aprobó y publicó en el Diario Oficial de la Federación la regulación fiscal conforme a la cual, a partir del 1 de enero de 2022, las sociedades residentes en México podrán ser obligadas solidarias de los impuestos derivados de la enajenación o disposición por parte de una persona no residente fiscal en México, a otra persona no residente fiscal en México, de acciones emitidas por dichas sociedades o de valores representativos de propiedad o activos emitidos por o de dichas sociedades mexicanas (tales como ADS), si la sociedad residente en México correspondiente no proporciona información sobre dichas enajenaciones o disposiciones a las autoridades fiscales mexicanas y el vendedor no residente fiscal en México de dichas acciones o valores incumple con la obligación de pagar el impuesto mexicano aplicable, en su caso. Además, las Disposiciones Fiscales Administrativas mexicanas especifican que, en la adopción de la regulación fiscal, se considera que las sociedades con valores inscritos en el RNV cumplen si el reporte se realiza únicamente sobre las enajenaciones u otras disposiciones que se requieran incluir en su reporte anual que sea presentado a la CNBV y a la bolsa de valores (conforme al porcentaje de participación que mantengan). Dados los mecanismos y procedimientos inherentes a las bolsas de valores, incluyendo el volumen de las operaciones en la NYSE, las sociedades mexicanas, incluyéndonos, podrían tener una imposibilidad práctica para identificar y rastrear las enajenaciones u otras disposiciones (incluso aquellas que se requiere reportar), y para proporcionar información a las autoridades fiscales mexicanas de los inversionistas que mantengan ADS. Por lo tanto, si una persona no residente fiscal en México incumple con el pago de los impuestos mexicanos devengados en la enajenación u otra disposición de ADS y si incumplimos con proporcionar la información anteriormente mencionada, las autoridades fiscales nos pueden imponer una responsabilidad solidaria, para todos los impuestos que no sean pagados y que sean devengados por la enajenación u otras disposiciones de ADS de personas no residentes fiscales. Adicionalmente, conforme a la legislación fiscal mexicana, el incumplimiento de la presentación (o presentación incompleta o incorrecta) del aviso anteriormente mencionado a las autoridades fiscales mexicanas es un incumplimiento sujeto a sanciones, y puede considerarse como una causa de suspensión temporal del certificado de sellos digitales requerido para la emisión de comprobantes fiscales digitales por internet.

Las fluctuaciones en el peso respecto al dólar podrían afectar de manera adversa nuestra situación financiera y los resultados de operaciones.

Una parte importante de los gastos está denominada en dólares o está indexada al dólar. Dichos gastos incluyen los costos del combustible, el arrendamiento de las aeronaves, los instrumentos de deuda, las rentas y el mantenimiento de las aeronaves. Como resultado, una depreciación del peso respecto al dólar que no se pueda trasladar de inmediato a los clientes incrementaría nuestros gastos y disminuiría la utilidad de operación y la utilidad neta, en la medida en que no podamos recuperar dichos gastos incrementados a través de aumentos en las tarifas o en otros ingresos, lo cual probablemente afecte nuestra situación financiera y los resultados de operaciones.

Las medidas que se tomen respecto al cambio del peso o de cualquier otra moneda de los países en donde realizamos operaciones limitan nuestra capacidad para transferir o convertir pesos a dólares y otras monedas, a fin de realizar oportunamente los pagos de intereses y principal, o de las rentas, correspondientes a las obligaciones financieras denominadas en dólares o las obligaciones en otras monedas. A pesar de que actualmente el gobierno mexicano no limita, y desde 1982 no ha limitado, el derecho o la capacidad de las personas físicas o morales, de México o del extranjero, para convertir pesos a dólares, o de transferir otras divisas fuera de México, el gobierno mexicano podría implementar políticas restrictivas del tipo de cambio en el futuro.

Una depreciación severa del peso y restricciones al cambio de divisas podrían afectar de manera adversa nuestro negocio, la situación financiera o los resultados de operaciones. Además, podrían afectar significativamente nuestra capacidad para obtener dólares, cubrir los costos o convertir pesos en dólares a fin de realizar los pagos de intereses y principal conforme a las obligaciones que estén denominadas en dólares, o cumplir con otras obligaciones denominadas en dólares, tales como las operaciones que realizamos fuera de México o los pagos de la turbosina.

Una inflación alta en México podría disminuir la demanda de nuestros servicios e incrementar nuestros costos.

Los cambios adversos en la economía mexicana y del mundo han tenido, y podrían continuar teniendo, un impacto negativo en la estabilidad de los precios, resultando en una inflación más alta. Las tasas altas de inflación podrían afectar de manera significativa el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones, puesto que, entre otras cosas, podrían reducir el poder de compra de los consumidores, lo que a su vez tendría un impacto negativo en la demanda del consumidor de nuestros vuelos, así como costos más altos, en particular, los costos de la mano de obra, a niveles que no podamos trasladar a los pasajeros. Recientemente, la inflación alta ha contribuido a aumentar los costos de operación, incluidos aquéllos de combustible, energía, sueldos y salarios. Además, la inflación alta ha disminuido la confianza del consumidor y el gasto superfluo, lo cual afecta la demanda de los viajes aéreos. Para hacer frente a la inflación, podemos vernos obligados a aumentar el precio de nuestros servicios. Además, es posible que no podamos limitar nuestra exposición a la inflación y que no podamos superar estas pérdidas debidas a la alta inflación a nuestros pasajeros a través de aumentos en las tarifas. Incluso si aumentamos los precios a nuestros clientes, a menudo se producen retrasos entre el momento en que aumentan los costos de la inflación y el momento en que entran en vigor los aumentos del precio de los boletos. En la medida en que la inflación exceda nuestros incrementos en precios, los ingresos no aumentarían al ser ajustados a la inflación y se verían afectados de manera significativa.

Las tasas de intereses en México podrían incrementar los costos de financiamiento.

Las fluctuaciones en las tasas de intereses afectan los gastos financieros. Podemos contraer deuda adicional en el futuro, y las tasas de intereses podrían ser altas, a medida que se eleven las tasas de intereses de manera significativa. Además, el refinanciamiento de la deuda a tasas altas puede no ser viable. Alternativamente, podríamos necesitar refinanciar la deuda a tasas variables. Así, los aumentos en las tasas de intereses podrían afectar de manera significativa los resultados de operaciones. Las tasas altas de intereses podrían incrementar los gastos financieros y tener un efecto sustancial adverso en la liquidez y la situación financiera. Asimismo, a pesar de que el Banco de México ha implementado generalmente una política monetaria similar a aquella de los EE.UU., las tasas de intereses en México siguen siendo altas.

Eventos adversos en otros países podría afectar de manera significativa la economía mexicana, nuestro negocio, la situación financiera o los resultados de operaciones.

La economía mexicana y los negocios, la situación financiera y los resultados de operación de las empresas mexicanas pueden verse afectados por las condiciones económicas y de mercado en otros países, especialmente donde las empresas mexicanas tienen operaciones sustantivas. La demanda de los consumidores, las preferencias, los precios ajustados a la inflación y los costos de las materias primas, incluyendo los combustibles, están fuertemente influenciados por las condiciones macroeconómicas y políticas de los otros países en los que operamos. Estas condiciones varían por país y pueden no estar relacionadas con las condiciones de nuestras operaciones en México.

El deterioro en las condiciones económicas u políticas en cualquiera de esos países podría tener un efecto sustancial adverso en nuestra situación financiera y los resultados de operaciones. Las acciones que emprendan las autoridades actuales de los EE.UU. o de México, incluidos los cambios en el T-MEC, y otras políticas gubernamentales o cambios en las políticas, incluidas las políticas relacionadas con las inversiones en los sectores de petróleo y electricidad en México, podrían tener un impacto negativo en la economía de México, tales como niveles bajos de remesas, bajo comercio bilateral y disminución de la inversión directa extranjera en México. Además, las percepciones de que los EE.UU. y otros países adopten medidas proteccionistas podrían disminuir el comercio internacional, las inversiones y el crecimiento económico. Como resultado, la economía de México se podría ver afectada de manera adversa. Estas consecuencias económicas y políticas podrían afectar de manera negativa el negocio, los resultados de operaciones y la situación financiera.

Otros eventos geopolíticos, tales como la incertidumbre alrededor de la elección presidencial de EE.UU. en 2024, cambios en la política monetaria de los EE.UU., la continuación del conflicto entre Israel y Hamas en el Medio Oriente, y entre Rusia y Ucrania, han contribuido a una alta volatilidad e incertidumbre en varios mercados financieros, lo cual afecta las economías emergentes, tales como la de México. Dichas inestabilidades afectan directamente el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

La delincuencia relativamente alta en México podría disminuir los viajes al país y afecta nuestras operaciones.

Las cuestiones de seguridad relativas a México podrían afectar las industrias de turismo y de aviación, lo que de manera directa afecta nuestras operaciones. Por ejemplo, la Dirección de Asuntos Consulares de los EE.UU. ha emitido alertas que exigen precaución en ciertas áreas en México debido al riesgo de ciertos delitos, incluido el secuestro. Dichas alertas desalientan los viajes internacionales a México. La actividad criminal relativamente alta, su potencial escalada y la violencia asociada, tienen un impacto negativo en el entorno empresarial en el que realizamos operaciones. No podemos asegurar que no se elevarán los niveles de la actividad criminal. Como resultado, la situación financiera y los resultados de operaciones se pueden ver afectados de manera adversa.

Hemos implementado procedimientos diseñados para prevenir y abordar las actividades ilícitas. Sin embargo, no podemos garantizar que dichos procedimientos evitarán todas las actividades ilícitas por parte de nuestros empleados, incluido el tráfico de drogas. Podríamos ser responsables si no impedimos que los empleados se involucren en actividades ilícitas y delictivas, y estamos sujetos a multas u otras sanciones, lo cual puede tener un efecto adverso en nuestro negocio, la situación financiera o los resultados de operaciones.

Las elecciones generales en Estados Unidos pueden introducir cambios políticos que podrían afectar a las condiciones económicas, los regímenes fiscales y los marcos normativos en México.

El 5 de noviembre de 2024 se celebraron elecciones generales en Estados Unidos. Durante estas elecciones, Donald J. Trump y James David Vance fueron elegidos presidente y vicepresidente, respectivamente. En febrero y marzo de 2025, el presidente electo Trump impuso tarifas arancelarias a la importación de bienes importados desde México, sujeto a excepciones, en respuesta al problema de la inmigración ilegal a través de la frontera entre Estados Unidos y México. No se puede asegurar si en el futuro cualquiera de las políticas, acciones o medidas que han sido anunciadas por el presidente Trump serán implementadas en el futuro, ni cuáles pueden ser los efectos de cualquiera de dichas políticas en la economía mexicana en su conjunto, o en nuestro negocio específicamente o cualquiera de las medidas de represalia del gobierno Mexicano. La imposición de tarifas arancelarias o cualquier otra restricción de comercio sobre los productos mexicanos o cualquier medida de represalia adoptada por el gobierno mexicano en respuesta podría tener un efectos adverso significativo en nuestro negocio, resultados de operaciones, importaciones y exportaciones y condición financiera.

Además del control de la Casa Blanca, el Partido Republicano obtuvo la mayoría en el Senado y en la Cámara de Representantes como resultado de las elecciones generales. Es probable que esta nueva configuración política permita ahora al Partido Republicano promulgar modificaciones legales y reglamentarias sustanciales, que podrían afectar a la economía mexicana, a nuestra industria y a nuestro negocio, y no podemos predecir el alcance, el impacto o el calendario de estos posibles cambios políticos.

La administración de Trump puede influir en la posición de Estados Unidos sobre el comercio internacional, las relaciones geopolíticas y las políticas económicas mundiales. Los cambios en estas áreas podrían representar un riesgo para México, ya que las políticas que pudiera adoptar la nueva administración podrían no ser favorables e impactar directamente las relaciones bilaterales, la inversión extranjera y el comercio exterior entre México y Estados Unidos. Adicionalmente, la nueva administración puede introducir cambios políticos que podrían afectar las condiciones económicas, los regímenes fiscales y los marcos regulatorios.

Riesgos Relacionados con Nuestras Acciones

El precio de nuestras Acciones es volátil y puede disminuir, independientemente de nuestro desempeño operativo, y es probable que usted no pueda revender las Acciones al precio de oferta o uno mayor.

El precio de mercado para nuestras Acciones es volátil y puede fluctuar significativamente en respuesta a diversos factores, la mayoría de los cuales no podemos controlar, incluidos, entre otros:

- condiciones económicas generales y específicas de la industria;
- cambios en las estimaciones financieras o en las recomendaciones de los analistas de valores, o el incumplimiento con las expectativas de desempeño de los analistas;
- amenazas a la salud;
- conflictos nuevos o escalada de aquéllos existentes en el mundo;
- precios de turbosina, que dependen de diferentes eventos internacionales;
- leyes o reglamentos nuevos, o interpretaciones nuevas de las leyes y reglamentos existentes, incluidas las lineamientos fiscales, aplicables a la industria aeronáutica y a nuestras Acciones;
- desarrollos normativos que nos afecten, o a la industria;
- tendencias económicas generales en las economías y mercados financieros de los EE.UU., de América Latina o del mundo, incluidos aquéllos derivados de la guerra, los ataques terroristas o las respuestas a tales eventos;
- cambios en las proyecciones de las ganancias o en los informes de investigación acerca de nosotros o de la industria aérea de México;
- especulación en los medios de comunicación o del público;
- cambios en las calificaciones soberanas o perspectivas de los países de América Latina, en particular, de México, o cambios en nuestras calificaciones o perspectivas, o aquéllas de otras aerolíneas;
- condiciones o desarrollos políticos en México, los EE.UU. y en otras partes;
- adiciones o partidas de los miembros clave de la administración; y
- mayor adeudo que podamos contraer en el futuro.

Estos y otros factores pueden disminuir el precio de mercado de nuestras Acciones independientemente de nuestro desempeño operativo real. En caso de una caída en el precio de mercado de nuestras Acciones, usted podría perder una parte importante o toda su inversión en las Acciones

Además, los mercados de valores de los EE.UU. han experimentado fluctuaciones extremas en los precios y volúmenes, lo que ha afectado y continúa afectando los precios de mercado de las acciones de muchas empresas. Los accionistas podrían presentar litigios en operaciones de bolsa con el carácter de acciones colectivas después de periodos de volatilidad del mercado. En caso de que seamos parte de litigios en operaciones de bolsa, podríamos incurrir en costos importantes, y los recursos y la atención de la administración podrían distraerse del negocio.

Las ventas de nuestras Acciones por los accionistas actuales en el mercado público, o la percepción de que pueden ocurrir dichas ventas, en especial por los accionistas importantes, podrían hacer que disminuya el precio de mercado de las Acciones.

Después de la salida del procedimiento de reestructura al amparo del Capítulo 11, un número limitado de tenedores detenta una parte importante de nuestras acciones. Algunos de los acreedores que recibieron nuestras acciones relacionadas con el plan pueden vender dichas acciones por cualquier número de causas. Otros acreedores podrían conservar las acciones durante el periodo de espera que les corresponde conforme a las leyes de los EE.UU., y vender inmediatamente después de que expire dicho periodo de espera, lo cual podría dar como resultado una mayor volatilidad del precio.

Si nuestros accionistas actuales, en particular nuestras afiliadas y los accionistas relevantes, venden montos sustanciales de nuestras acciones en el mercado público, o existen operaciones de compraventa sustanciales de nuestras acciones, actividades de cobertura contra la fluctuación de precios, o la percepción por el mercado público de que ocurrirá cualquiera de estas actividades, podría disminuir el precio de mercado de nuestras acciones. La venta de un número significativo de dichas acciones a la expiración de un periodo de bloqueo y de los acuerdos de permanencia en el mercado, la percepción de que tales ventas pueden producirse, o la liberación anticipada de estos acuerdos, podrían ocasionar la caída de nuestro precio de mercado o dificultar la venta de las acciones en el momento y al precio que se considere oportuno. Además, la venta de dichas acciones podría perjudicar la capacidad para recaudar capital, en caso de que deseemos hacerlo. No podemos predecir la cronología o el monto de las ventas futuras de nuestras Acciones por parte de nuestros accionistas, pero dichas ventas, o la percepción de que podrían ocurrir, puede afectar los precios prevalecientes de mercado de las Acciones.

La transformación en una sociedad pública podría incrementar los costos e interrumpir las operaciones normales del negocio.

La inscripción de las Acciones tendrá un efecto transformador importante en nosotros. Como una sociedad pública, esperamos incurrir en gastos importantes adicionales de naturaleza legal y contable, para generar informes y de otra clase, como resultado de tener acciones que cotizan en la

bolsa. También incurriremos en costos en los que no hemos incurrido antes, incluidos, entre otros, los costos y gastos por honorarios de consejeros, más seguros para los consejeros y funcionarios, relaciones de inversionistas, y varios costos más de una sociedad listada.

También prevemos que incurriremos en costos asociados con los requisitos de gobierno corporativo. Esperamos que dichas normas y reglamentos incrementen los costos de cumplimiento legal y financiero, y llevaremos a cabo algunas actividades de gobierno corporativo y de la administración que serán más costosas y requerirán más tiempo. Dichas normas y reglamentos harán aún más difícil y más caro para nosotros contratar los seguros de responsabilidad civil de los consejeros y funcionarios, y estaremos obligados a aceptar límites y coberturas reducidos de las pólizas, o incurrir en costos significativamente más altos para contratar coberturas iguales o similares. Lo anterior podría tener un impacto adverso en la capacidad de reclutar e integrar un consejo independiente calificado. Estimamos que incurriremos en costos adicionales como una sociedad pública, incluidos los costos asociados con los requisitos de gobierno corporativo.

Las demandas adicionales asociadas con el hecho de ser una sociedad pública pueden interrumpir las operaciones regulares del negocio al desviar la atención de algunos de nuestros funcionarios ejecutivos de las actividades generadoras de ingresos, hacia la supervisión administrativa y gerencial, y así afectar de manera adversa la capacidad para atraer y cerrar oportunidades de negocios, y aumentar la dificultad tanto para conservar a los profesionales, como para administrar y hacer crecer los negocios. Cualquiera de estos efectos podría dañar el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones.

Además, nuestro despacho registrado de contadores públicos independiente estará obligado a certificar la eficacia del control interno sobre los informes financieros dependiendo de la capitalización de mercado. Incluso si la administración concluye que los controles internos de los informes financieros son eficaces, el despacho registrado de contadores públicos independiente no podrá certificar la evaluación de la administración, o podría emitir un informe con salvedades. El auditor independiente podría negarse a certificar la evaluación de la administración o emitir un informe con salvedades, si:

- no está satisfecho con nuestros controles;
- no está de acuerdo con la documentación, diseño, operación o proceso de revisión de nuestro control interno; o
- su interpretación acerca de los requisitos pertinentes es diferente de la nuestra.

Además, respecto a la implementación de los procedimientos y prácticas necesarios relacionados con el control interno de los informes financieros, podemos identificar deficiencias que podríamos no corregir oportunamente. El incumplimiento con procedimientos y prácticas necesarios relacionados con el control interno podría hacernos objeto de escrutinio y sanciones normativas, perjudicar la capacidad para captar capital, hacer que los inversionistas pierdan la confianza en la exactitud y completitud de los informes financieros, y afectar negativamente el precio de mercado de nuestras Acciones.

Las protecciones dadas a los accionistas minoritarios en México son diferentes de aquéllas en los EE.UU.

Somos una sociedad constituida en México. Conforme a las leyes de México, las protecciones correspondientes a los accionistas minoritarios son diferentes de aquéllas en los EE.UU. En particular, las disposiciones relativas a los deberes atribuibles a los consejeros y funcionarios, tales como el deber de diligencia y el deber de lealtad, y las disposiciones relativas a las obligaciones de los accionistas que son titulares del control, no han sido desarrolladas o interpretadas, y no existen precedentes legales para predecir el resultado de tales acciones. Adicionalmente, existen diferentes requisitos procedimentales para iniciar juicios por los accionistas, que sólo pueden ser iniciados como juicios derivados, esto es, para el beneficio de la sociedad y no de sus accionistas directamente, incluyendo a los accionistas que inicien la demanda. Como resultado, en la práctica, es más difícil y predecible para los accionistas minoritarios ejercer los derechos contra nosotros, los consejeros, los funcionarios o los accionistas titulares del control, de lo que sería para los accionistas de una sociedad constituida en los EE.UU., y nuestros accionistas no se beneficiarán de las acciones para su beneficio en última instancia.

Las disposiciones legales aplicables y de nuestros estatutos sociales hacen más difícil la adquisición del control accionario, lo cual impide la capacidad de los tenedores de Acciones para beneficiarse de un cambio de control accionario o cambiar a la administración y al consejo de administración.

Las disposiciones legales aplicables y de nuestros estatutos sociales podrían hacer más difícil y costoso para un tercero iniciar una oferta pública de adquisición, o cualquier otro intento de adquisición del control accionario de la Sociedad, que derive en un cambio de control accionario. Nuestros estatutos contienen disposiciones que requieren la aprobación del consejo de administración antes que alguna persona o grupo de personas adquiera, en una o varias operaciones, directa o indirectamente, el 2.5% o más de las acciones en circulación. Además, la adquisición en una o varias operaciones del 2.5% de las acciones en circulación (o las acciones de nuestras subsidiarias y filiales), directa o indirectamente por alguno de nuestros competidores, requiere la aprobación previa de cuando menos el 75% de la totalidad los miembros de nuestro consejo de administración que estén desprovistos de conflictos de interés y de dos tercios de nuestros accionistas. Si el consejo de administración no resuelve dentro de un plazo de 90 (noventa) días, la solicitud se considerará negada.

Adicionalmente, conforme a nuestros estatutos sociales y la Ley de Inversión Extranjera, a pesar de que nuestras Acciones pueden ser adquiridas por inversionistas extranjeros (i) las Acciones propiedad de inversionistas extranjeros no pueden representar más del 90% de nuestro capital social, (ii) los votos de acciones propiedad de inversionistas extranjeros que excedan el 49% de las acciones representadas en la asamblea de accionistas de que se trate, se considerarán como emitidos en el mismo sentido en el que lo hagan la mayoría de los inversionistas mexicanos y, como resultado, los inversionistas extranjeros no pueden ejercer control sobre nosotros, (iii) cuando menos el 10% de nuestras acciones en circulación, deberán ser

mantenidas por accionistas que sean considerados como inversionistas mexicanos, y (iv) los inversionistas mexicanos deberán ejercer efectivamente el control sobre nosotros.

Conforme a nuestros estatutos sociales la mayoría de nuestros miembros del consejo de administración deberán ser de nacionalidad mexicana y deberán ser designados por nuestros inversionistas mexicanos.

Además, aquella persona o grupo de personas que pretenda adquirir el 30% o más de las acciones en circulación (ya sea directa o indirectamente) de la Sociedad, estaría obligado a presentar una oferta pública de adquisición, al mismo precio y con sujeción a las mismas condiciones, por el 100% de nuestras acciones en circulación. Asimismo, de acuerdo con la Ley de Inversión Extranjera, los inversionistas mexicanos están obligados en todo momento a controlar a la sociedad, lo cual impide que los inversionistas extranjeros adquieran el control de la misma. Cualquier adquisición de acciones en contravención de lo descrito anteriormente resultará en que el adquirente no tendrá ningún derecho corporativo, incluyendo, pero no limitado a, derechos de voto y el derecho de designar consejeros respecto de los valores adquiridos (manteniendo los derechos económicos). Ninguna transmisión en incumplimiento de estas disposiciones será reconocida por la compañía o registrada en nuestro libro de registro de acciones.

Estas disposiciones podrían impedir en esencia la capacidad de un tercero para controlarnos, y ser perjudiciales para los accionistas que deseen beneficiarse de un cambio de control accionario.

La legislación mexicana impide el control de extranjeros de nuestra compañía, limitando el derecho de voto y el número de Acciones que pueden mantener los accionistas extranjeros.

La legislación mexicana establece restricciones a la propiedad de las aerolíneas como la nuestra. Como resultado, y conforme a nuestros estatutos sociales, los accionistas mexicanos deben mantener el control de voto sobre nuestra compañía, toda vez que las decisiones por los accionistas sólo pueden realizarse con la aprobación de la mayoría de nuestros inversionistas mexicanos y los accionistas extranjeros no podrán mantener más del 90% de nuestras acciones. Para cumplir con los requerimientos de la Aprobación Regulatoria de la DGIE otorgada a favor de nuestra compañía la cual nos permite recibir inversión extranjera y para estar en posición de supervisar y respetar los límites previstos en la Ley de Inversión Extranjera, emplearemos métodos detallados para registrar y computar votos en las asambleas de accionistas, para que los votos emitidos por inversionistas extranjeros que excedan del 49% de los votos correspondientes a las acciones propiedad de inversionistas mexicanos representados en dicha asamblea de accionistas se considerarán emitidos de la misma manera que los votos de la mayoría de los inversionistas mexicanos. Esto significa que los votos de las personas que no hayan demostrado que son inversionistas mexicanos no podrían registrarse al momento de ser realizados. El voto o la falta de voto de los inversionistas extranjeros tendrá un efecto limitado en el resultado de cualquier votación, por lo que los inversionistas extranjeros no podrán ejercer control sobre la administración o dirección de nuestra compañía. Para efectos de estas limitantes, el término "accionistas mexicanos" incluye personas físicas mexicanas, sociedades mexicanas propiedad de o controlados por accionistas mexicanos, y otros vehículos, tales como fideicomisos, que sean propiedad de o controlados por mayoría de personas físicas mexicanas o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros o con mayoría de capital mexicano y controladas por éste.

A fin de verificar el cumplimiento con estas restricciones y nuestros estatutos sociales, revisamos la documentación de los accionistas que establecen la nacionalidad mexicana, incluyendo, según sea aplicable, estatutos sociales, certificaciones y documentos fiduciarios, dependiendo del tipo de accionista.

Con posterioridad a la inscripción en el RNV, podríamos tener que modificar nuestros estatutos para dividir nuestra serie única de acciones en tres series de acciones y en reclasificar las acciones objeto de inscripción en nuevas series de acciones y tus derechos como tenedor de acciones podrían modificarse para dar cumplimiento a la Aprobación Regulatoria de la DGIE y la Ley de Inversión Extranjera.

Con el fin de facilitar la capacidad de la DGIE para vigilar el cumplimiento en el futuro de ciertas restricciones a la inversión extranjera establecidas en la legislación mexicana, como se describe en "IV. LA EMISORA, b) Descripción del negocio, v) Legislación aplicable y situación tributaria, Regulación de la Industria Aérea Mexicana - Limitaciones a la Inversión Extranjera" y para asegurar el cumplimiento de dicha legislación, la Aprobación Regulatoria de la DGIE otorgada el 22 de marzo de 2024, requiere que presentemos para aprobación de la DGIE un nuevo proyecto de estatutos sociales para, entre otros, reflejar una división de nuestra serie única de acciones en tres nuevas series de acciones: acciones no neutras con plenos derechos de voto en forma de acciones "Serie A" y "Serie B" y acciones neutras "Serie N". Para implementar estos cambios, una vez que sean aprobados por la DGIE, tendríamos que reclasificar las acciones inscritas en el RNV por nuevas series de acciones, como se describe más adelante.

En particular, la Aprobación Regulatoria de la DGIE requiere que dividamos nuestra actual serie única de acciones en las siguientes series de acciones en el futuro:

- Acciones Serie "A": podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos, otorgarían plenos derechos de voto, y deberán representar cuando menos el 51% de nuestras acciones no neutras en circulación (esto es, nuestras acciones Serie "A" y Serie "B") y cuando menos el 10% del total de las acciones en circulación que representen nuestro capital social neutro y no neutro (esto es, acciones Serie "A", Acciones Serie "B" y acciones serie "N");
- Acciones Serie "B": podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos e inversionistas extranjeros, otorgarían plenos derechos de voto, y podrían representar hasta el 49% de nuestras acciones no neutras en circulación (esto es, nuestras acciones Serie "A" y Serie "B" en conjunto), en el entendido que el 10% del total de las acciones en circulación deberá ser mantenido por inversionistas mexicanos a través de las acciones Serie "A"; y

- Acciones Serie “N” o “neutras”: podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos e inversionistas extranjeros, no contarían para efectos de determinar el porcentaje de inversión extranjera en nuestro capital social conforme a la Ley de Inversión Extranjera y representarían el remanente de nuestras acciones en circulación (en el entendido que el 10% del total de las acciones que representen nuestro capital social neutro y no neutro deberá ser mantenido por inversionistas mexicanos a través de las acciones Serie “A”). Las acciones Serie “N” otorgarían plenos derechos económicos, pero no serían libremente votadas (esto es, las acciones Serie “N” se votarían como un solo bloque y en el mismo sentido que el voto correspondiente a la mayoría de las acciones Serie “A” y Serie “B” propiedad de inversionistas mexicanos sea emitido y, sujeto a ciertos derechos de designación conforme a la Ley del Mercado de valores, no otorgarían derechos para designar miembros del consejo de administración o a directivos.

A la fecha de este Reporte, el proceso ante la DGIE sigue en curso. Pretendemos cumplir con los requerimientos de la DGIE, pero el tiempo de la revisión y eventual aprobación de la subsecuente reforma de nuestros estatutos sociales son inciertos, en el entendido que la DGIE puede requerir información adicional o reformas adicionales a nuestros estatutos sociales.

Para poder cumplir con la Aprobación Regulatoria de la DGIE, particularmente aquellos requerimientos relacionados con la acciones Serie “A” descritas anteriormente, podríamos implementar estructuras legales diseñadas para asegurar el cumplimiento con los requerimientos de la DGIE.

Si la DGIE aprueba e implementa la estructura descrita anteriormente, nuestras acciones serán reclasificadas y resultaría en que los inversionistas mexicanos tendrían derecho a recibir acciones Serie A, Serie B y/o Serie N, mientras que los inversionistas extranjeros tendrían derecho a recibir acciones de la Serie B y/o Serie N. Dicha reclasificación tendría como resultado que la Serie N, o cualquier serie “neutra” de acciones, sustituyan a nuestras acciones como nuestra clase de valores de capital listados públicamente, para lo cual buscaríamos cotizar dichas acciones Serie N en la BMV. Para efectuar la reclasificación a las nuevas series, es posible que debamos realizar una oferta a nuestros accionistas. Dicha oferta se llevaría a cabo de conformidad con las restricciones de la Ley de Inversión Extranjera en materia de control por parte de inversionistas mexicanos, así como con las leyes aplicables en materia de valores.

No podemos predecir el tiempo ni el resultado de la revisión a ser realizada por la DGIE con respecto a nuestros estatutos y propuesta de capital de estructura de capital social y podríamos ser sujetos a requerimientos adicionales de la DGIE, que podrían impactar nuestra estructura de capital social y derechos asociados a la tenencia de acciones representativas de dicho capital, incluyendo tus derechos como tenedores de las acciones. No modificaremos nuestros estatutos hasta que la estructura de capital propuesta y las modificaciones estatutarias requeridas sean aprobadas por la DGIE, lo que puede llevar un tiempo considerable. El incumplimiento de cualquier requisito existente y adicional de la DGIE puede dar lugar a la imposición de multas, medidas cautelares u otras acciones, lo que podría tener un efecto material adverso en nuestro negocio, así como en el precio de cotización de nuestras acciones.

Si bien no anticipamos que la reclasificación de nuestras acciones actuales tenga repercusiones fiscales para los titulares de nuestras acciones, sólo se podrá adoptar una posición definitiva una vez que la DGIE haya aprobado el procedimiento de reclasificación.

Los derechos de suscripción preferente pueden no estar disponibles para los inversionistas extranjeros.

En caso que emitamos acciones adicionales a cambio de efectivo, podríamos ser requeridos a otorgar derechos de suscripción preferente a nuestros accionistas, otorgándoles el derecho a adquirir un número suficiente de acciones para mantener su porcentaje de tenencia accionaria existente. Sin embargo, podríamos estar limitados para ofrecer acciones a los accionistas extranjeros en términos similares a los derechos de suscripción preferente otorgados a nuestros accionistas respecto a las futuras emisiones de Acciones, a menos que obtengamos el registro de las Acciones ofertadas conforme a la Ley de Valores, o se siga un procedimiento similar respecto a esos derechos y Acciones, o esté disponible una exención de los requisitos de registro de la Ley de Valores, o una exención similar. Además, las acciones propiedad de inversionistas extranjeros no pueden exceder del 90% de nuestras acciones en circulación.

Es nuestra intención evaluar al momento de cualquier oferta de derechos, los costos y las responsabilidades potenciales asociados con una solicitud de registro, para que los accionistas estadounidenses y de otras jurisdicciones aplicables puedan ejercer sus derechos de suscripción preferente, en su caso, los beneficios indirectos de permitir a los accionistas estadounidenses y de otras jurisdicciones ejercer los derechos de suscripción preferente, y otros factores que consideremos apropiados en su momento. Entonces decidiremos si presentamos dicha solicitud de registro.

Es probable que no se presente esa solicitud de registro. Como resultado, los accionistas estadounidenses y de otras jurisdicciones aplicables no podrán ejercer los derechos de preferencia relacionados con las emisiones futuras de acciones. En este caso, los derechos económicos y de voto de los accionistas estadounidenses en el capital total disminuirían en proporción al tamaño de la emisión de Acciones. Dependiendo del precio al que se ofrezcan las acciones, dicha emisión podría derivar en una dilución para los accionistas estadounidenses y de jurisdicciones distintas a México.

Ciertos accionistas podrían influir en la integración del consejo de administración, y sus intereses podrían no coincidir con los suyos.

En relación con nuestro procedimiento del Capítulo 11 y de conformidad con el plan de reestructuración, cada uno de los (i) AP Aguila Holdings, Ltd., o el accionista Apollo, una afiliada de Apollo, (ii) Delta y (iii) BSPO, junto con ciertos miembros del grupo ad hoc en el contexto del procedimiento del Capítulo 11, que son tenedores del 8.50% de las notas denominadas en dólares de Grupo Aeroméxico, emitidos como parte de nuestro financiamiento de salida, o el grupo de inversionistas tenedores de notas, tenían derecho a designar a dos miembros de nuestro consejo de

administración con posterioridad a la salida. Asimismo, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, únicamente en su carácter de fiduciario del fideicomiso irrevocable número F/17937-8, tenía el derecho de designar un miembro de nuestro consejo de administración con posterioridad a la salida.

Los derechos de designación descritos anteriormente se relacionan únicamente con el consejo de administración vigente después del plan de reestructuración. Los derechos de designación en curso se encuentran regulados por la LMV y nuestros estatutos sociales. De conformidad con la LMV, y como se refleja en nuestros estatutos, por cada 10% de nuestras acciones mantenidas por un accionista, dicho accionista tiene derecho a designar un consejero en nuestro consejo. Además, de conformidad con nuestros estatutos, podríamos otorgar el derecho a designar miembros de nuestro consejo a ciertos socios estratégicos que mantengan al menos el 2.5% de nuestras acciones. De conformidad con los procedimientos previstos en nuestros estatutos, cada uno de (i) Delta y (ii) el accionista Apollo, mantienen más del 20% de nuestras acciones y, mientras mantengan el 20% de nuestras acciones respectivamente, seguirán teniendo derecho a designar dos consejeros cada uno. Adicionalmente, Delta es nuestro socio estratégico y seguirá teniendo derecho a designar a dos consejeros de nuestro consejo mientras mantenga este carácter. Los anteriores derechos de designación son sin perjuicio de que la mayoría de los miembros de nuestro consejo de administración deben ser designados por nuestros inversionistas mexicanos. Como resultado de estos derechos de designación, Delta y el accionista Apollo podrán influir en la integración de nuestro consejo de administración y en nuestra administración, planes de negocio y políticas, incluyendo la designación y destitución de nuestros directivos. Los intereses de estos accionistas podrían no coincidir con los suyos, y las personas designadas por ellos podrían adoptar decisiones con las que usted no esté de acuerdo.

Podríamos decidir ofrecer acciones en el futuro, diluyendo los intereses de los tenedores actuales de las Acciones y potencialmente afectar de manera significativa y adversa el precio de mercado de las Acciones.

Si decidimos ofrecer acciones u otros valores convertibles a acciones en el futuro, incluso como contraprestación de cualquier adquisición, esto podría diluir los intereses de los tenedores actuales de nuestras Acciones y/o tener un impacto adverso en el precio de mercado de nuestras Acciones, ya que podría existir la percepción pública de que habrá tal oferta.

Somos una sociedad controladora y dependemos de los dividendos y de otros fondos de las subsidiarias para el servicio de nuestra deuda y para hacer las distribuciones a los accionistas.

Somos una sociedad controladora sin activos importantes, aparte de las acciones de nuestras subsidiarias. Como resultado, nuestra capacidad para cumplir las obligaciones de deuda y hacer distribuciones a los accionistas depende principalmente de los dividendos recibidos de las subsidiarias. Conforme a las leyes mexicanas, las sociedades sólo pueden pagar dividendos:

- de las utilidades netas que arrojen los estados financieros auditados de fin de año que sean aprobados por los accionistas en una asamblea debidamente convocada;
- después de que las pérdidas existentes correspondientes a los años previos se hayan compensado o absorbido en el capital social;
- después de que al menos el 5% de las utilidades netas para el año fiscal pertinente se haya asignado a la reserva legal, hasta que el monto de la misma sea igual al 20% del capital social pagado de la sociedad; y
- después de que los accionistas hayan aprobado el pago de los dividendos correspondientes en una asamblea debidamente convocada.

Si nosotros o nuestras subsidiarias incumplimos con dichos requisitos, no podremos hacer distribuciones a los accionistas o cumplir con las obligaciones del servicio de la deuda, lo que en última instancia podría tener un efecto material adverso en nosotros.

Podríamos no pagar dividendos en efectivo en el futuro cercano.

No hemos pagado dividendos en los últimos tres años fiscales, y podríamos no hacerlo en el futuro cercano. Cualquier determinación futura de pagar dividendos será a discreción de la asamblea general de accionistas, con base en las recomendaciones del consejo de administración; dichos dividendos sólo se podrán pagar si las pérdidas para los años fiscales previos han sido pagadas y los accionistas han aprobado la utilidad neta, para los años fiscales completos, de la cual se paguen los dividendos; si se han establecido las reservas por ley a los niveles requeridos. La aprobación para los pagos dependerá de la situación financiera, los resultados de operaciones, los requisitos de capital, las restricciones contenidas en los instrumentos de financiamiento, actuales o futuros, y en aquellos otros factores que el consejo de administración considere pertinentes.

La baja liquidez y alta volatilidad relativas del mercado de valores mexicano podría tener como consecuencia que los precios y volúmenes de operaciones de las Acciones fluctúen significativamente.

La BMV es una de las bolsas más grandes en Latinoamérica en términos de capitalización de mercado total de las compañías listadas en la misma, pero tiene una baja liquidez y alta volatilidad en comparación con otros mercados de valores extranjeros. Aunque el público participa en el intercambio de valores en la BMV, una parte significativa de la actividad en la BMV es realizada por o en representación de grandes inversionistas institucionales y no de inversionistas parte del mercado al menudeo. El volumen de compraventa de valores emitidos por compañías de mercados emergentes, tal como las compañías mexicanas, tiende a ser menor al volumen de compraventa de valores emitidos por compañías en países con mercados de valores más activos o importantes, en términos de capitalización y número de participantes. Estas características de mercado podrían limitar la capacidad de un tenedor de las Acciones de la Emisora de vender sus Acciones y podrían asimismo afectar el precio de mercado de las Acciones y la liquidez de las Acciones

Si los analistas de valores o de la industria no publican análisis o reportes sobre el negocio de la Emisora, o publican reportes negativos sobre el negocio de la Emisora, el precio de las Acciones y el volumen de cotización podrían disminuir.

El mercado de cotización de nuestras Acciones depende en parte de los análisis y reportes que los analistas de valores o de la industria publican sobre la Emisora o su negocio. Si uno o más de los analistas que cubren a la Emisora califican a la baja las Acciones o publican investigaciones imprecisas, desfavorables o con matices que afecten la percepción pública sobre el negocio de la Emisora, el precio de las Acciones podría disminuir. A su vez, si uno o más de dichos analistas dejan de cubrir a la Emisora o no publica reportes sobre la misma con regularidad, la demanda por nuestras Acciones podría también disminuir. Cualquiera de los eventos anteriores podría causar que el precio de nuestras Acciones y la liquidez y el volumen de cotización disminuyan.

Cualquier incumplimiento de nuestra parte para cumplir con los requerimientos establecidos por las autoridades respectivas en relación con el mantenimiento del listado de nuestras acciones en la BMV, podría resultar en la suspensión de dicho listado y, en ciertos casos, en la terminación de la intermediación pública respecto de nuestras acciones.

No podemos garantizar que nos mantendremos en cumplimiento con todos los requerimientos aplicables para mantener el listado para cotización de nuestras Acciones en la BMV en el futuro y, en consecuencia, no podemos garantizar que nuestras acciones se mantendrán listadas en la BMV. Cualquier incumplimiento de nuestra parte con cualquier requerimiento aplicable en relación con el listado para cotización de nuestras Acciones en la BMV, podría resultar en la suspensión o terminación de la inscripción de nuestras Acciones y su listado en la BMV, lo que tendría un efecto adverso y significativo en el precio y liquidez de nuestras acciones.

Adicionalmente, de conformidad con la LMV, el registro de nuestras acciones en el RNV podría ser cancelado por la CNBV en caso de violaciones serias o repetidas a la LMV. En dichos casos o en caso de una violación a los requerimientos establecidos en el párrafo anterior, estaríamos obligados a realizar una oferta pública para adquirir nuestras acciones en un plazo máximo de 180 días, en caso que sea requerido por la CNBV.

Los precios de negociación de las Acciones pueden fluctuar significativamente después de su listado en la BMV.

El precio de mercado y la liquidez de nuestras Acciones pueden verse afectados negativamente por una serie de factores, incluyendo, entre otros, el grado de participación de los inversionistas en nosotros, el atractivo de nuestras Acciones en comparación con otros valores de mercado, nuestro desempeño financiero, las condiciones generales del mercado y los análisis publicados respecto de nuestras Acciones por analistas financieros. Ciertos factores adicionales que podrían afectar negativamente, o resultar en fluctuaciones en el precio de nuestras Acciones incluyen:

- variaciones en nuestros resultados operativos respecto de lineamientos u otros ejercicios;
- diferencias potenciales entre nuestros resultados financieros y operativos reales y los esperados por los inversionistas;
- las percepciones de los inversionistas sobre nuestras perspectivas y las perspectivas de nuestro sector;
- nuevas leyes o reglamentos o nuevas interpretaciones de leyes y reglamentos, incluyendo lineamientos fiscales, aplicables al sector inmobiliario y/o a nuestras Acciones;
- promulgación de legislación u otros desarrollos regulatorios que nos afecten negativamente a nosotros o a nuestra industria.
- las tendencias y riesgos económicos generales en las economías o mercados financieros de los Estados Unidos, América Latina o el mundo, incluidos los derivados de guerras, incidentes de terrorismo o respuestas a tales acontecimientos;
- cambios en las estimaciones de utilidades o en la publicación de informes de investigación sobre nosotros o sobre la industria inmobiliaria mexicana;
- especulación en la prensa o en la comunidad inversionista;
- los cambios en las calificaciones o perspectivas crediticias asignadas a los países de América Latina, en particular México, a las entidades del sector inmobiliario y a la Emisora, y
- condiciones o acontecimientos políticos en México, Estados Unidos y otros países.

Los mercados de valores experimentan fluctuaciones de precios y volúmenes que a menudo no han estado relacionadas o han sido desproporcionadas con el desempeño operativo de las empresas involucradas. No podemos asegurar que los precios de nuestras Acciones se mantendrán. Estos factores del mercado y de la industria pueden afectar adversamente el precio de mercado de nuestras Acciones, independientemente de nuestro desempeño operativo. Las fluctuaciones del mercado, así como las condiciones políticas y económicas generales en los mercados en los que operamos, tales como la recesión o las fluctuaciones en el tipo de cambio de divisas, también pueden afectar adversamente el precio de mercado de nuestras Acciones.

Las ventas sustanciales de nuestras Acciones después de la oferta podrían hacer que el precio de nuestras Acciones disminuya.

El precio de mercado de nuestras Acciones puede disminuir como resultado de las ventas de un volumen importante de Acciones en el mercado después de esta oferta o de la percepción de que estas ventas pueden ocurrir.

Nuestros accionistas o entidades controladas por ellos o sus cesionarios autorizados podrán vender sus acciones en el mercado público de vez en cuando, sujeto a ciertas limitaciones. Si cualquiera de los accionistas, las entidades afiliadas controladas por ellos o sus respectivos cesionarios autorizados vendieran un volumen importante de sus Acciones, el precio de mercado de nuestras Acciones podría disminuir significativamente. Además, la percepción en los mercados públicos de que las ventas de las Acciones pueden tener un efecto adverso y significativo en el precio de mercado de nuestras Acciones

Otros Valores:

d) Otros Valores

A la fecha del presente Reporte, la Sociedad no tiene valores inscritos en el RNV, la BMV o mercado de valores extranjero (salvo lo que se describe a continuación).

Mediante el oficio número 153/10306/2017 de fecha 18 de mayo de 2017, la CNBV autorizó la inscripción preventiva en el RNV de certificados bursátiles de corto plazo, dicha inscripción fue actualizada en términos del oficio número 153/12399/2020, de fecha 26 de mayo de 2020, y los certificados bursátiles de corto plazo quedaron inscritos en el RNV bajo el número 3344-4.16-2020-003. Con fecha 17 de marzo de 2023, solicitamos la cancelación de la inscripción en el RNV de dichos certificados bursátiles de corto plazo.

Mediante el oficio número 153/3448/2024 de fecha 26 de julio de 2024, la CNBV autorizó la inscripción de nuestras Acciones en el RNV bajo el número 3344-1.00-2024-001.

Adicionalmente, la Sociedad ha solicitado la autorización para inscribir ante la SEC y listar ante NYSE, *American Depositary Shares* (ADSs) cuyo valor subyacente sean nuestras Acciones, lo que implicará que la Sociedad estará sujeta a la regulación y supervisión de la SEC y, por lo tanto, estará obligado a entregar la información financiera, contable, administrativa y jurídica, en forma trimestral y anual, en términos de la Ley de Valores de los EE.UU. (*Securities Act of 1933*) y el reglamento de NYSE. A la fecha del presente Reporte, los ADSs no han sido inscritos ante la SEC ni listados ante NYSE. Simultáneamente con dicha inscripción y listado, la Emisora pretende listar las Acciones ante la BMV.

Asimismo, en términos de los artículos 33, 34, 50 y demás aplicables de las Disposiciones Generales, la Emisora tiene la obligación de entregar a la CNBV, información financiera, contable, administrativa y jurídica, en forma trimestral y anual, tales como estados financieros anuales dictaminados por el auditor externo de la Sociedad.

La Sociedad considera que ha entregado en forma completa y oportuna, los reportes sobre información periódica requerida por la legislación mexicana.

Cambios significativos a los derechos de valores inscritos en el registro:

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, la información periódica de carácter trimestral y anual correspondiente. 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 con excepción del ejercicio 2023 debido a que la Sociedad era S.A.P.I.

Destino de los fondos, en su caso:

NA

Documentos de carácter público:

e) 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

Los inversionistas podrán obtener copia de la documentación referida en el párrafo anterior, incluyendo del presente Prospecto, solicitándola por escrito a la atención de Lucero Angélica Medina González, quien es la persona encargada de las relaciones con los inversionistas y podrá ser localizada en las oficinas de la Emisora ubicadas en Av. Paseo de la Reforma No. 243, Piso 25, Colonia Renacimiento, C.P. 06500, Ciudad de México, México, en el teléfono +52 (55) 9132 4000 o mediante correo electrónico a la dirección Imedinag@aeromexico.com.

[417000-N] La emisora

Historia y desarrollo de la emisora:

a) Historia y desarrollo de la Emisora

La denominación social de la Emisora es Grupo Aeroméxico, S.A.B de C.V., y su nombre comercial es Aeroméxico. Fue constituida en México, mediante escritura pública número 47,754 de fecha 5 de marzo de 2002, otorgada ante el licenciado Roberto Nuñez y Bandera, notario público número 1 de la Ciudad de México, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil número 286676, con fecha 3 de abril de 2002. Mediante el oficio número 153/3448/2024 de fecha 26 de julio de 2024, la CNBV otorgó la inscripción de las Acciones de la Emisora en el RNV. Mediante escrituras públicas número (i) 116,797 de fecha 26 de septiembre de 2023, otorgada ante el licenciado Gonzalo Manuel Ortiz Blanco, notario público número 98 de la Ciudad de México, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil número 286676, con fecha 31 de octubre de 2023, se hizo constar la protocolización del acta de asamblea general extraordinaria de accionistas de la Sociedad de fecha 7 de septiembre de 2023, mediante la cual, por virtud de la cual mediante el voto favorable del 84.40% de las acciones representadas en la asamblea, en la que estuvieron representadas 85.35% de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, se resolvió aprobar, entre otros, llevar a cabo la inscripción en el RNV de las Acciones, el listado de las mismas en la BMV, así como adoptar el régimen legal aplicable a una sociedad anónima bursátil y, consecuentemente, reformar íntegramente los estatutos sociales de la Sociedad; (ii) 117,972 de fecha 15 de diciembre de 2023, otorgada ante el licenciado Gonzalo Manuel Ortiz Blanco, notario público número 98 de la Ciudad de México, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil número 286676, con fecha 19 de diciembre de 2023, se hizo constar la protocolización del acta de asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de la Sociedad de fecha 13 de diciembre de 2023, por virtud de la cual mediante el voto favorable del 79.89% de las acciones representadas en la asamblea, en la que estuvieron representadas 79.89% de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, se resolvió aprobar, entre otros, ratificar los acuerdos adoptados mediante la asamblea general extraordinaria de accionistas de la Sociedad de fecha 7 de septiembre de 2023 a efecto de que, sujeto a la autorización de la CNBV para la inscripción en el RNV de las Acciones, la Sociedad adopte la modalidad de sociedad anónima bursátil, así como la consecuente reforma integral a los estatutos sociales de la Sociedad, las resoluciones anteriores no surtieron efectos considerando que las condiciones suspensivas a las cuales estaban sujetas no fueron cumplidas; (iii) 119,607 de fecha 7 de mayo de 2024, otorgada ante el licenciado Gonzalo Manuel Ortiz Blanco, notario público número 98 de la Ciudad de México, cuyo primer testimonio quedó inscrito en el Registro Público de Comercio de la Ciudad de México bajo el folio mercantil número 286676, con fecha 10 de mayo de 2024, se hizo constar la protocolización del acta de asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas de la Sociedad de fecha 30 de abril de 2024, por virtud de la cual mediante el voto favorable de 91,038,066 acciones en circulación pertenecientes a accionistas extranjeros y el voto favorable de 17,413,706 acciones en circulación que pertenecen a accionistas mexicanos de las acciones representadas en la asamblea, en la que estuvieron representadas 109,313,658 acciones, lo que constituye el 80.1279% de las acciones que representan la totalidad del capital social suscrito y pagado de la Sociedad, se resolvió aprobar, entre otros, ratificar los acuerdos adoptados mediante las asambleas generales extraordinarias de accionistas de la Sociedad de fechas 7 de septiembre de 2023 y 13 de diciembre de 2013, a efecto de que, sujeto a la autorización de la CNBV para la inscripción en el RNV de las Acciones y el listado de las mismas en la BMV, la Sociedad adopte la modalidad de sociedad anónima bursátil y, consecuentemente, reforme integralmente los estatutos sociales de la Sociedad; y (iv) 123,713 de fecha 27 de febrero de 2025, otorgada ante el licenciado Gonzalo Manuel Ortiz Blanco, notario público número 98 de la Ciudad de México, se hizo constar la protocolización del acta de asamblea general ordinaria de accionistas de la Sociedad de fecha 29 de noviembre de 2024, por virtud de la cual mediante el voto favorable de 56,925,019 acciones en circulación pertenecientes a accionistas extranjeros y el voto favorable de 14,544,697 acciones en circulación que pertenecen a accionistas mexicanos de las acciones representadas en la asamblea, en la que estuvieron representadas 116,173,509 acciones, lo que constituye el 85.1562% de las acciones que representan la totalidad del capital social suscrito y pagado de la Sociedad, se resolvió aprobar, entre otros, expandir el alcance de la autorización otorgada mediante asamblea de fecha 30 de abril de 2024, para permitir a la Sociedad llevar a cabo una oferta pública de acciones en México. La duración de la Emisora es de 99 años, nuestras oficinas corporativas principales y sede central se encuentran en Avenida Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Renacimiento, Cuauhtémoc, C.P. 06500 Ciudad de México. Teléfono 52 (55) 91324000.

Nuestra Historia

Nuestra compañía fue constituida en 1934 como Aeronaves de México, S.A. de C.V., o Aeronaves. Más adelante se presenta una descripción resumida de ciertos eventos importantes desde la constitución de la Emisora:

- 1957: Aeronaves comenzó a volar a Nueva York y a Los Ángeles, y subsecuentemente se expandió al agregar rutas operativas a España y Francia.

- 1959: El Gobierno de México nacionalizó a Aeronaves.
- 1971: La Sociedad inició operaciones con el nombre comercial "Aeroméxico".
- 1988: Aeronaves se declaró en quiebra y suspendió operaciones como resultado de una disminución relevante en la demanda de viajes aéreos en México durante la década de 1980 y una huelga por sus empleados en abril de 1988. Asimismo, en 1988 se constituyó Aeroméxico, el cual adquirió posteriormente los activos de Aeronaves, y la sociedad reinició operaciones con un número limitado de rutas.
- 1991: Lanzamos el programa de viajero frecuente de Club Premier, conocido actualmente como Aeroméxico Rewards, el primer programa de lealtad por una aerolínea mexicana.
- 1994: Como resultado de una reestructuración financiera, nos convertimos en una subsidiaria de Cintra, S.A. de C.V., o Cintra, una entidad controlada por el Gobierno de México.
- 2002: Grupo Aeroméxico fue constituido como la sociedad controladora de las operaciones de Aeroméxico.
- 2011: Grupo Aeroméxico concluyó la oferta pública inicial en México en la BMV.
- 2012: Delta adquirió aproximadamente 30.2 millones de acciones, lo cual representaba el 4% de nuestro capital social.
- 2015: Celebramos el JCA con Delta para profundizar la colaboración conjunta en los vuelos de México-EE.UU., lo cual ha dado lugar a una relación comercial duradera con Delta. El JCA incluye contratos de código compartido, reciprocidad para viajeros frecuentes y privilegios compartidos, tales como el acceso a los salones VIP.
- 2017: Delta concluyó una oferta pública de adquisición para adquirir hasta el 32% de las acciones y liquidó contratos de derivados adquiridos en 2014 y 2015 para una participación adicional del 13%, y así alcanzar una participación en el capital de aproximadamente 49%.
- 2018: Reestructuramos la flota y lanzamos un programa de optimización de costos. Hacia esta fecha, Citigroup había vendido la mayoría de su participación en el capital en nuestra sociedad. Debido a las recompras de acciones conforme a un programa de recompra de acciones, la participación accionaria de Delta aumentó a 51% de nuestras acciones en circulación hacia 2018, sujeto al límite de voto del 49% conforme a la Ley de Inversión Extranjera.
- 2020: Como resultado de la pandemia del COVID-19 y una disminución en la demanda de viajes aéreos de pasajeros, realizamos cambios importantes en las operaciones y disminuimos las ofertas de servicios. Iniciamos un proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11 de la legislación de los EE.UU. de América.
- 2022: Emergimos de los procedimientos conforme al Capítulo 11, dando cumplimiento al plan de reestructura y concluimos el financiamiento de salida.
- 2022: Obtuvimos el control del programa de lealtad de Club Premier, actualmente conocido como Aeroméxico Rewards, que tenía aproximadamente 12.5 millones de miembros al 31 de diciembre de 2024. Asimismo, empezamos con el proceso de desliste de nuestras acciones de pre-reestructura de la BMV.
- 2023: Empezamos a ver los beneficios de nuestros esfuerzos de reestructuración del Capítulo 11 y logramos mejores resultados para este año que para cualquier año anterior. Standard & Poor's Global Ratings y Moody's Investor Service mejoraron nuestra calificación crediticia con una perspectiva positiva.
- 2024: Nuestras acciones fueron inscritas en el RNV y, consecuentemente, nos transformamos de sociedad anónima promotora de inversión en una sociedad anónima bursátil de capital variable.

Salida del Capítulo 11

El 30 de junio de 2020, como resultado de la crisis de la pandemia de COVID-19, nosotros y algunas de nuestras afiliadas presentamos de forma voluntaria, ante la Corte de Quiebras de los EE.UU. en el Distrito Sur de Nueva York, la solicitud para iniciar una reestructura supervisada por la corte mientras continuamos prestando servicios a nuestros clientes. Nuestros accionistas aprobaron el plan de reestructura el 14 de enero de 2022, y obtuvimos la aprobación de la Corte de Quiebras de los EE.UU. al plan de reestructura el 4 de febrero de 2022. El 17 de marzo de 2022, anunciamos que las condiciones precedentes para la conclusión del plan de reestructura fueron cumplidas, y salimos del Capítulo 11 en dicha fecha. Las resoluciones aprobadas en nuestras asambleas de accionistas nos autorizaban realizar, entre otras cosas:

- los aumentos de capital social necesarios para capitalizar las reclamaciones y emitir capital en relación con la nueva inversión;
- el split inverso de todas las acciones pre-reestructura y post-reestructura que representaban nuestro capital social post-reestructura, utilizando un factor de conversión de una acción post-reestructura por cada 5,000,000 de nuestras acciones pre-reestructura; y

- el nombramiento de un nuevo consejo de administración compuesto por, entre otros consejeros, miembros de nacionalidad mexicana e independientes de conformidad con la ley aplicable.

Nuestras acciones fueron totalmente suscritas y pagadas, reflejando lo anterior, con efectos al 17 de marzo de 2022. Después de la salida del Capítulo 11, y de conformidad con el plan de reestructura, el 17 de marzo de 2022, anunciamos de forma pública que:

- manteníamos 136,423,959 acciones post-reestructura en circulación, además de las 13,642,396 acciones en tesorería; y
- el valor teórico de las acciones post-reestructura, el cual es calculado a razón de nuestro capital social dividido entre las acciones post-reestructura suscritas, era de \$389.0 pesos, o \$22.3 dólares, por acción post-reestructura, con base en el tipo de cambio publicado el 17 de marzo de 2022 por el Banco de México.

Nuestros accionistas después de la reestructura incluyen:

- al accionista Apollo;
- a Delta;
- inversionistas existentes y nuevos mexicanos que forman el grupo de control de voto;
- otros contribuyentes del capital social de conformidad con el plan de reestructura; y
- otras partes, o designados respectivos, que mantienen reclamaciones permitidas en los procedimientos del Capítulo 11.

Adicionalmente, el 17 de marzo del 2022 inversionistas clave fondearon nueva deuda de financiamiento de salida por \$762.5 millones de dólares. Como resultado de los recursos de capital y deuda aportados por los inversionistas en relación con los procedimientos del Capítulo 11, que se describe anteriormente, recibimos \$1.5 mil millones de dólares en nuevo capital como parte del plan de reestructura. El 2 de diciembre de 2022 presentamos una moción de cierre. La fecha límite para objetar la moción de cierre fue el 16 de diciembre de 2022 y ninguna objeción fue presentada. El 22 de diciembre de 2022, el Tribunal de Quiebras emitió una decisión final concluyendo los procedimientos del Capítulo 11, toda vez que el plan de reestructura se había consumado sustancialmente y se habían realizado las distribuciones para la mayoría de los acreedores. Dichas notas de financiamiento de salida fueron pagadas en su totalidad el 14 de noviembre de 2024 con los recursos provenientes de una nueva emisión de notas.

Oferta Pública

El 10 de octubre de 2022, obtuvimos la autorización de la CNBV para iniciar una oferta pública para adquirir, al precio de \$184.78, o aproximadamente \$10.60 dólares por acción, hasta 11,535,328 acciones ordinarias, nominativas, serie única, sin valor nominal, representativas de aproximadamente 8.46% del número total de acciones en circulación previo a la salida de los procedimientos del Capítulo 11, o las acciones de pre-reestructura, con el propósito de deslistar todas las acciones de la BMV y posteriormente cancelar la inscripción de las acciones pre-reestructura en el RNV. La oferta pública inició el 11 de octubre de 2022 y concluyó el 8 de noviembre de 2022. Un monto agregado de las acciones pre-reestructura, por \$877.9 millones de pesos, o aproximadamente \$50.4 millones de dólares, de un total de 4,751,255 acciones, fue válidamente adquirido conforme a la oferta pública, representando aproximadamente 3.48% de las acciones en circulación. El precio de adquisición fue el mayor entre (i) el precio promedio de cotización durante los últimos 30 días en que las acciones hayan cotizado, o (ii) el valor contable de las acciones. La oferta pública se realizó conforme a los términos y condiciones establecidos en el folleto informativo de fecha 10 de octubre de 2022.

El 9 de noviembre de 2022, solicitamos a la CNBV la cancelación de la inscripción de nuestras acciones de pre-reestructura en el RNV. El 13 de diciembre de 2022, la CNBV emitió un oficio confirmando dicha cancelación. En consecuencia, nos solicitaron constituir un fideicomiso con los recursos suficientes para adquirir las acciones pre-reestructura al precio por acción de la oferta pública a cualquier inversionista que no haya participado en la oferta pública previo a su conclusión. El fideicomiso estaría vigente por un plazo de cuando menos seis meses a partir del 13 de diciembre de 2022, y podría ser prorrogado. El 12 de junio de 2023, anunciamos la ampliación del plazo hasta el 14 de julio del 2023 para adquirir las acciones pre-reestructura. El fideicomiso venció el 31 de julio de 2023, después del vencimiento de la ampliación el 14 de julio de 2023. Conforme a la regulación mexicana, dejamos de ser una S.A.B. de C.V. en relación con la cancelación de la inscripción de nuestras acciones en el RNV.

El 28 de marzo de 2023, nos transformamos en una S.A.P.I. de C.V. El 30 de abril de 2024, nuestros accionistas aprobaron nuestra la reforma de nuestros estatutos sociales para que refleje la adopción del régimen como sociedad anónima bursátil de capital variable, o S.A.B. de C.V. El 26 de julio de 2024, la CNBV autorizó la inscripción de nuestras acciones en el RNV, y nos transformamos en una S.A.B. de C.V.

Nuestro modelo de negocio

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

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

Nuestra estrategia es continuar aumentando la rentabilidad y reafirmar nuestra posición como la aerolínea líder en México y ser la primera opción para los pasajeros de negocios. Nuestra estrategia de negocio incluye seis elementos clave que se enlistan a continuación y describen a detalle en la Sección "(1) Información General - (c) Resumen Ejecutivo".

Estrategia

- Ampliar nuestra red y tráfico de conexión a través de nuestro hub en el AICM 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" y nuestra estrategia nos permitirán continuar operando como aerolínea bandera en el creciente mercado de la aviación en México.

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

Principales inversiones

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

	Para los años terminados el 31 de diciembre,		
	(en millones de dólares)		
	2024	2023	2022
Derecho de uso.....	3,514.7	3,062.0	2,720.3
Mantenimiento mayor.....	1,153.1	735.1	457.6
Equipo de vuelo.....	252.5	212.4	187.2
Refacciones y accesorios rotatorios.....	111.9	101.4	89.7
Mejoras del equipo de vuelo.....	68.8	71.9	69.6
Maquinaria y equipo.....	42.1	46.8	46.1
Mejoras a bienes en arrendamiento.....	52.6	68.7	87.1
Mobiliario y equipo de cómputo.....	25.7	24.7	23.0
Construcción.....	22.4	22.4	22.4
Equipo de tierra y de plataforma.....	19.8	17.4	16.8
Equipo de transporte.....	10.2	10.6	10.0
Otro equipo.....	31.9	32.8	30.2
Trabajo en progreso.....	27.4	13.2	9.4
Inmuebles.....	13.3	13.3	13.3
Total.....	5,346.4	4,432.7	3,782.7

Concurso mercantil o quiebra, procesos judiciales, administrativos o arbitrales

El 30 de junio de 2020, Aeroméxico anunció que inició, junto con algunas de sus afiliadas (Aerovías de México, S.A. de C.V., Aerolitoral, S.A. de C.V. y Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V.) un procedimiento ordenado de reestructura voluntaria bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de los EE.UU. ante la Corte de Quiebras de los EE.UU. (la “Corte”) para implementar una reestructuración financiera, sin dejar de atender a sus clientes.

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

Grupo Aeroméxico continuó operando dentro del curso ordinario, como negocio en marcha, y de acuerdo con los permisos y concesiones existentes, comprometido a continuar expandiendo de manera segura el servicio de vuelo durante el 2021 y 2022 conforme la paulatina recuperación del mercado, en línea con las regulaciones locales y la demanda de los clientes, en pleno cumplimiento de los más altos estándares y protocolos de salud.

Todos los boletos, reservas, cupones electrónicos y Puntos Premier siguieron siendo válidos y estuvieron disponibles para su uso por parte de los clientes de acuerdo con los términos y condiciones existentes de Aeroméxico. Durante este proceso, la Sociedad siguió operando en el curso ordinario de sus negocios y solicitó bienes y servicios a sus proveedores para su operación ordinaria.

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

El 1 de julio de 2020, la Corte aprobó todas las promociones que se presentaron en la audiencia del primer día. Las órdenes de la Corte ayudaron a respaldar las operaciones dentro del curso ordinario, como negocio en marcha, de Grupo Aeroméxico a lo largo del proceso de reestructuración, lo que apoyó la continuidad del negocio a lo largo de este proceso.

El 9 de octubre de 2020 la Corte otorgó su autorización definitiva para obtener el Financiamiento DIP, para asegurar el financiamiento por hasta US\$1,000 millones de dólares, distribuidos en: un Tramo 1 por hasta US\$200 millones de dólares y un Tramo 2 por hasta US\$800 millones de dólares. En este mismo mes la Sociedad recibió el desembolso inicial del Tramo 1 del Financiamiento DIP por US\$100 millones de dólares.

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

Posteriormente, una vez que la Sociedad concluyó satisfactoriamente las negociaciones de los CBAs con sus sindicatos, se recibió el tercer y último desembolso del Financiamiento DIP por la cantidad de US\$625 millones de dólares el 24 de febrero de 2021.

El 22 de junio del 2021, la Corte, aprobó una extensión de 75 días calendario al periodo de exclusividad para que la Sociedad presentara su plan de reestructura. La Corte aprobó la extensión como resultado, entre otras razones, de los avances que la Sociedad había logrado con su reestructura.

El 1 de octubre de 2021, Aeroméxico presentó el plan de reestructura, la declaración de divulgación relacionada con el plan y la moción solicitando a la Corte que sean aprobados los procedimientos de solicitud respecto al plan de reestructura.

El 15 de octubre de 2021, Aeroméxico presentó, conjuntamente con sus subsidiarias, una actualización del plan de reestructura, la declaración de divulgación relacionada con el plan de reestructura actualizado. El plan de reestructura actualizado y la declaración de divulgación relacionada con el plan actualizado reflejaba el progreso sustancial que la Sociedad había logrado en busca de su salida del procedimiento bajo el Capítulo 11.

El 18 de octubre de 2021, Aeroméxico informó que la audiencia para aprobar la declaración de divulgación del plan de reestructura (*Disclosure Statement*) fue aplazada al 10 de noviembre del 2021 (originalmente programada para el 21 de octubre del 2021), la audiencia para confirmar el plan de reestructura fue aplazada para celebrarse el o alrededor del 13 de diciembre del 2021 (originalmente programada para el 29 de noviembre del 2021), y los acreedores preferenciales bajo el Financiamiento DIP de la Sociedad acordaron extender el hito bajo el contrato de crédito DIP para reflejar la nueva fecha de la audiencia de confirmación.

El 11 de noviembre de 2021, Aeroméxico recibió una propuesta conjunta de sus acreedores bajo el Tramo 2 del Financiamiento DIP y de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital (la “Propuesta Conjunta”) con quienes la Sociedad estaba preparada para firmar los documentos de compromiso una vez que los mismos fueren aprobados por la Corte. La Propuesta Conjunta contó con el apoyo de Delta Air Lines, socio estratégico y proporciona una solución viable para cumplir con los requisitos de inversión extranjera, a través de un grupo sólido de inversionistas mexicanos de largo plazo.

El 29 de noviembre del 2021, Aeroméxico presentó conjuntamente con sus subsidiarias que eran parte del proceso voluntario de reestructura financiera bajo el Capítulo 11, ante la Corte una versión actualizada del plan de reestructura y de la declaración de divulgación sobre el plan de reestructura (la “Declaración de Divulgación”), reflejando los términos finales de la Propuesta Conjunta, previamente divulgada, de sus acreedores bajo el Tramo 2 del Financiamiento DIP de la Sociedad, de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital.

El 6 de diciembre de 2021, Aeroméxico recibió aprobación de la Corte, para celebrar las cartas de compromiso de capital y deuda de financiamiento de salida, el contrato de suscripción y documentos adicionales relacionados con el mismo, con respecto a la propuesta financiera conjunta de sus acreedores bajo el Tramo 2 del Financiamiento DIP de la Sociedad, de diversos acreedores existentes y nuevos inversionistas de capital.

El 10 de diciembre de 2021, la Corte emitió una orden mediante la cual aprobó la Declaración de Divulgación sobre el plan de reestructura.

En relación con (i) el plan de reestructura que fue aprobado el 4 de febrero del 2022 mediante orden de la Corte, y (ii) las resoluciones adoptadas por las asambleas de accionistas el 14 de enero y el 14 de febrero de 2022, la Sociedad informó el 17 de marzo del 2022 que había ocurrido, para todos los efectos legales, la fecha de cierre, es decir, que se habían conseguido todas las autorizaciones regulatorias de las autoridades competentes en materia de inversión extranjera y de competencia económica para la implementación del plan de reestructura, por lo que a esa fecha se cumplieron con todas las condiciones suspensivas a las que estaban sujetas las resoluciones de dichas asambleas de accionistas, y por lo tanto, consumamos nuestro plan de reestructura y concluimos el proceso de reestructura bajo el Capítulo 11.

Ajustes en la flota

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

El 21 de septiembre de 2020 la Sociedad convino con sus arrendadores de aeronaves y motores y posteriormente, recibió la aprobación de la Corte para modificar sus contratos de arrendamiento a acuerdos PBH. Los acuerdos PBH permitieron cambiar la estructura de costos de arrendamiento en función de la utilización del equipo, lo que redujo sustancialmente los costos fijos de la Sociedad durante la vigencia de estos acuerdos. Dichos acuerdos PBH se celebraron entre Grupo Aeroméxico y 27 diferentes empresas de arrendamiento que cubren 82 aeronaves y 14 motores de reemplazo.

Durante el tercer trimestre 2021, la Sociedad alcanzó un acuerdo para incrementar su flota con 24 (veinticuatro) nuevos equipos Boeing, de los modelos 737-8 MAX y 737-9 MAX, y 4 (cuatro) Boeing 787-9 Dreamliner.

Financiamiento DIP

El 9 de octubre de 2020 Grupo Aeroméxico recibió la aprobación final de la Corte para asegurar el compromiso de Financiamiento DIP por \$1,000 millones de dólares con fondos administrados por afiliadas de Apollo. El Financiamiento DIP consiste en (i) un Tramo 1 por hasta US\$200 millones de dólares y (i) un Tramo 2 por hasta US\$800 millones de dólares. Los recursos del Financiamiento DIP solo pueden ser utilizados para ciertos gastos permitidos, incluyendo ciertos gastos de capital de trabajo y para fines corporativos generales, así como costos de la reestructuración. La totalidad de las disposiciones de los Tramos 1 y 2 fueron recibidos en febrero de 2021.

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

Las condiciones del Financiamiento DIP requirieron que Aeroméxico firmara un convenio de apoyo de accionistas (*Shareholder Support Agreement*) con la mayoría de sus accionistas, que representen aproximadamente 75% de su capital social, incluyendo Delta Air Lines, bajo el cual los accionistas (i) deberán votar, en su momento, a favor de un aumento de capital social para llevar a cabo, en su caso, la conversión del Tramo 2 del Financiamiento DIP, incluyendo la renuncia a sus respectivos derechos de preferencia para suscribir dicho aumento; (ii) se someten a la jurisdicción de la Corte del procedimiento de Capítulo 11 respecto al alcance y términos de dicho convenio de apoyo de accionistas.

El 30 de junio de 2021, Delta Air Lines proporcionó una notificación al presidente del consejo de administración de la Sociedad informándole que Delta Air Lines pretendía ejercer su derecho de compra de \$185 millones de dólares de los compromisos bajo el Tramo 2 de Apollo conforme al Financiamiento DIP.

(i) Contratos Colectivos de Trabajo

Como parte de los ajustes necesarios para enfrentar los efectos adversos causados a la industria aérea por la pandemia global de COVID-19, la Sociedad realizó negociaciones con sus sindicatos para encontrar condiciones más competitivas en el mercado actual con CBAs.

A finales de enero de 2021, la Sociedad alcanzó acuerdos satisfactorios con STIA, Independencia, ASSA y ASPA.

(ii) Plan de Reestructura

Para concluir con éxito el proceso de reestructura, la Sociedad obtuvo el 4 de febrero del 2022 la aprobación de la Corte de su plan reestructura.

Para tales efectos, mediante las asambleas de accionistas celebradas el 14 de enero y el 14 de febrero de 2022 se aprobaron, entre otras, las resoluciones relativas a (a) los aumentos de capital social de la Sociedad, (b) la dilución de las acciones que representaban el anterior capital social de la Sociedad para representar menos del 0.01% del nuevo capital social de Grupo Aeroméxico, (c) la concentración (split inverso) de todas las anteriores y nuevas acciones que a partir de la referida fecha de cierre representan el nuevo capital social de la Sociedad, a efecto de que la totalidad de las acciones representativas del nuevo capital social de la Sociedad, que se consideraban como totalmente suscritas y pagadas con efectos a partir del 17 de marzo del 2022, se concentraran utilizando un factor de conversión de una nueva acción por cada 5,000,000 de acciones entonces existentes emitidas por la Sociedad, y (d) la integración del nuevo consejo de administración y la designación de los presidentes de los comités del consejo de administración, surtieron efectos y entraron en vigor.

Asimismo, el propio 17 de marzo del 2022 la Sociedad informó que había consumado su plan de reestructura y había concluido exitosamente su proceso de reestructura financiera y había salido de su proceso de reestructura bajo el Capítulo 11.

De conformidad con lo previsto en el plan de reestructura, el 17 de marzo del 2022 se informó que (i) el valor de capital de la Sociedad reestructurada bajo el plan de reestructura era aproximadamente de US\$2,564'000,000.00 de dólares, (ii) las nuevas acciones en circulación ascendían a 136,423,959 (excluyendo 13,642,396 de acciones de tesorería pendientes de suscribirse), (iii) el monto total autorizado de acciones emitidas por la Sociedad es de 150,066,355 acciones, y (iv) el valor teórico de las nuevas acciones era, en esa fecha, de aproximadamente \$389.0187 pesos por acción. Al 31 de diciembre de 2024, el valor contable de las acciones de la Sociedad era de -\$6.60 dólares.

Los principales accionistas de la Sociedad reestructurada incluyen fondos administrados por Apollo, Delta Air Lines, así como existentes y nuevos inversionistas mexicanos que forman el grupo de control de voto. También son accionistas The Baupost Group, Silver Point Capital, Oaktree Capital Management y otros fondos que formaban parte del grupo ad-hoc de acreedores, después de haber invertido aproximadamente US\$720 millones de dólares en nuevo capital de la Sociedad. Esto es adicionalmente a otros montos relacionados con las comisiones devengadas bajo el Financiamiento DIP y las aportaciones al capital social pagaderas en nuevas acciones de conformidad con lo establecido en el plan de reestructura.

Adicionalmente, el propio 17 de marzo del 2022 inversionistas clave fondearon nueva deuda para la salida de la Sociedad (*exit debt*) en aproximadamente US\$762.5 millones de dólares a través de nuevas notas emitidas en los EE.UU. denominadas en dólares. Como resultado del plan de reestructura y transacciones relacionadas con el mismo, la Sociedad logró acceso a aproximadamente US\$1,500'000,000.00 de dólares en nuevo capital.

A lo largo del proceso de reestructura, la Sociedad trabajó para expandir sus operaciones de manera sostenible, abriendo seis nuevas rutas, reiniciando el servicio en más de 30 y aumentando su oferta total de asientos en más de un 320% en comparación con las cifras a junio del 2020.

Adquisición de PLM

El 29 de junio de 2022, celebramos un contrato con Aimia y PLM, para obtener el control de PLM, nuestra subsidiaria que es propietaria y opera Aeroméxico Rewards. Conforme a este contrato, el precio de la adquisición fue de \$413.3 millones de dólares en ingresos netos en efectivo, y Aimia tiene derecho a recibir una contraprestación adicional de aproximadamente \$20 millones de dólares, en caso de que PLM cumpla con ciertos objetivos de facturación bruta anual para 2023. El 29 de mayo de 2024, dado que PLM cumplió los objetivos de desempeño, pagamos a Aimia el monto adicional de \$24.1 millones de pesos.

Cancelación de la inscripción en el RNV

Mediante oficio 153/3497/2022 de fecha 13 de diciembre de 2022, la CNBV notificó la autorización de la cancelación de la inscripción en el RNV de la totalidad de las acciones. De conformidad con las disposiciones aplicables de la LMV, constituimos con CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fiduciario, cierto fideicomiso irrevocable de administración identificado con número CIB/3959, con el fin de adquirir las 6,784,073 acciones que no fueron adquiridas a través de la oferta pública de adquisición en efectivo iniciada el 11 de octubre de 2022 y concluida el 8 de noviembre de 2022, para lo cual la Sociedad transmitió los recursos necesarios al fideicomiso para cubrir el pago de adquisición correspondiente, en su caso. Dicho fideicomiso estará vigente durante un periodo obligatorio que comienza el 13 de diciembre de 2022 y termina en lo primero que ocurra entre (i) el día inmediato siguiente a que se cumplan 6 (seis) meses calendario a partir de dicha fecha, o (ii) la fecha en que el fiduciario haya adquirido, en su caso, la totalidad de las acciones remanentes y pagado a los titulares de dichas acciones el precio de compra correspondiente. Con fecha 12 de junio de 2023, anunciamos la ampliación del plazo hasta el 14 de julio del 2023 para adquirir las 6,784,073 remanentes al precio por acción de la oferta pública de adquisición, respecto de las cuales el fideicomiso a su fecha de vencimiento (31 de junio de 2023) adquirió 243,352 acciones. El monto de las acciones que no fueran adquiridas por el fideicomiso de desliste asciende a 6,540,741 acciones. Asimismo, dichas acciones remanentes pueden ser negociadas de conformidad con las disposiciones legales aplicables y según sea determinado por cada uno de sus titulares.

Efecto de leyes y disposiciones gubernamentales

Ver Sección "IV. La Emisora – Descripción del negocio – Legislación aplicable y situación tributaria".

-

Tomas de Control

Durante los últimos tres ejercicios, la Sociedad no ha recibido ofertas públicas para tomar el control de la misma ni ha realizado ofertas para la adquisición del control de otras empresas públicas.

Productos y Servicios

Grupo Aeroméxico ha integrado un portafolio de productos y servicios dirigido a segmentos específicos de clientes. Aeroméxico, la aerolínea troncal de Grupo Aeroméxico, 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, directa o indirectamente, del 100% de las acciones de distintas entidades prestadoras de servicios, tales como Aeroméxico Cargo. La estructura corporativa de Grupo Aeroméxico y sus principales subsidiarias al 31 de diciembre de 2024 se presenta en la Sección “(2) La Emisora - (b) Descripción del Negocio - (ix) Estructura Corporativa”.

Descripción del negocio:

b) Descripción del negocio

Actividad Principal:

i) Actividad principal

Nos hemos posicionado como la única FSC con sede en México, y la única aerolínea que presta servicios de larga distancia, con aeronaves de fuselaje ancho que conectan a México con el resto del mundo. Ofrecemos una experiencia de excelencia, tanto a destinos internacionales como nacionales. Al 31 de diciembre de 2024, prestamos servicios en cada una de las ciudades principales en México y en 47 ciudades internacionales en 21 países en diversos continentes: Norteamérica, Sudamérica, Europa y Asia. Mantenemos la red de rutas más atractiva en México, y somos la aerolínea líder en el AICM, el aeropuerto más grande en México, cuya capacidad restringida, y la cual representó el 30% de los pasajeros totales que realizaron vuelos dentro, a y desde México en 2024, de acuerdo con la AFAC. También contamos con una fuerte presencia en otros mercados grandes de negocios en México, que incluyen a Guadalajara y Monterrey, en donde facilitamos la conectividad global al ofrecer vuelos intercontinentales. Además, tenemos una presencia relevante en los mercados vacacionales de alta demanda, tales como Cancún y Puerto Vallarta. Somos la única aerolínea mexicana que es miembro de una de las tres alianzas de aerolíneas globales a través de nuestra membresía en SkyTeam, una red mundial de 18 aerolíneas internacionales, que fundamos con Delta hace más de 20 años. Adicionalmente, contamos con un JCA con Delta que apoya los flujos de pasajeros en el mercado transfronterizo de México-EE.UU., el segundo mercado de pasajeros de vuelos transfronterizos más grande en el mundo, medido por asientos disponibles en 2024, de acuerdo con Diiio.

Además de nuestras rutas nacionales, aprovechamos la ubicación geográfica de México para conectar el continente americano con el resto del mundo a través de rutas internacionales y de largas distancias. Contamos con asociaciones con otras aerolíneas, principalmente a través de la relación con Delta y nuestra membresía en la Alianza de SkyTeam, que nos permite beneficiarnos de los contratos de código compartido que amplían nuestro alcance en todo el mundo, reciprocidad en los programas de viajero frecuente, acceso a salones VIP y esfuerzos compartidos de

mercadeo. Este modelo de negocios ha permitido a Grupo Aeroméxico consolidar una franquicia en Latinoamérica y una fuerte presencia en rutas intercontinentales con tráfico significativo de y hacia México. Consideramos que, en México somos la aerolínea tradicional predominante con una base de clientes leales y con un importante reconocimiento de la marca.

Los servicios de transporte aéreo consisten en:

- servicios de compañía de transporte aéreo regular de pasajeros, los cuales incluyen ventas de boletos, nacionales e internacionales, e ingresos complementarios por pasajeros (que en esencia consisten en los ingresos provenientes de ascensos de asientos y servicios adicionales, tales como los cargos por equipaje en exceso);
- servicios de compañía de transporte aéreo de carga; y
- otros servicios.

Como la única FSC con sede en México, contamos con una cartera de productos y servicios centrada en segmentos de clientes específicos. Operamos dos marcas de aerolíneas:

- Aeroméxico; y
- Aeroméxico Connect.

Aeroméxico, nuestra marca principal de aerolínea, realiza operaciones principalmente en las rutas de alta densidad, tales como las rutas internacionales y entre el triángulo de negocios de México entre la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. A escala internacional, hemos fortalecido la marca de Aeroméxico al centrar la estrategia de mercadeo en personas en viajes de negocios y en rutas de negocios entre México y los destinos internacionales, principalmente los EE.UU. Aeroméxico Connect es nuestra marca para mercados de baja densidad y distancias cortas, y cubre la mayor parte de los destinos nacionales en México.

Además de nuestras marcas de aerolíneas, ofrecemos servicios relacionados con la aviación a Aeroméxico y a Aeroméxico Connect, así como a terceros no relacionados, a través de nuestras subsidiarias, por ejemplo, servicios de capacitación a través de la subsidiaria AM Formación; servicios de transporte aéreo de carga a través de la subsidiaria Aeroméxico Cargo; y la administración de nuestro programa de lealtad a través de la subsidiaria PLM.

Servicios de Transporte Aérea de Pasajeros

Al 31 de diciembre de 2024, realizamos aproximadamente 533 vuelos regulares de pasajeros por día en promedio; realizamos vuelos a 48 destinos nacionales y 47 a destinos internacionales desde México, incluyendo 24 en EE.UU., tres en Canadá, seis en América del Sur, siete en América Central y el Caribe, cinco en Europa y dos en Asia. Además, reanudamos la ruta a Seúl, Corea del Sur en el tercer trimestre de 2024. En 2024, los ingresos por vuelos de pasajeros internacionales y nacionales representaron 60.5% y 39.5%, respectivamente, de los ingresos por pasajeros en el año. En 2023, los ingresos por vuelos de pasajeros internacionales y nacionales representaron 58.95% y 41.14%, respectivamente, de los ingresos por pasajeros en el año. Nuestros clientes, en particular aquéllos en vuelos de negocios, buscan nuestros servicios de compañía de transporte aéreo de pasajeros, debido a nuestra red, servicio al cliente, programa de lealtad líder, alta frecuencia de servicios, récord en el desempeño oportuno, y horarios diseñados para hacer posibles vuelos de ida y vuelta en el mismo día, a diversos destinos de negocios en México y en EE.UU. Nuestras operaciones de transporte aéreo de pasajeros incluyen servicios complementarios, tales como ascenso de categoría de asiento, asientos preferentes y servicios adicionales (comisiones por equipaje excedente y de otros cargos que se cobran a los pasajeros).

Operamos el servicio de transporte aéreo de pasajeros en cumplimiento con las concesiones otorgadas por la SICT. Véase "IV. La Emisora—b) Descripción del negocio—v) Legislación aplicable y situación tributaria—Regulación de la Industria Aérea Mexicana—Regulación Operativa—Nuestras Concesiones y Permisos", para obtener información adicional acerca de los términos de las concesiones.

Nacional

De acuerdo con la AFAC, al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, teníamos una participación de 28%, 28% y 26% del mercado nacional de México, respectivamente, medido por tráfico de pasajeros. En 2024, 2023 y 2022, transportamos a 17.0 millones, 17.5 millones y 15.1 millones de pasajeros en vuelos nacionales dentro de México, respectivamente.

Internacional

Conforme a la AFAC, al 31 de diciembre de 2024, teníamos una participación de mercado de 14%, 13% y 13% para los pasajeros en viajes entre México y destinos internacionales. Estos destinos internacionales incluyen los EE.UU., Canadá, América Central y el Caribe, América del Sur y Europa. Las operaciones internacionales de pasajeros, incluso a través de nuestra asociación con Delta, representaron el 21%, 20% y 20% de la participación de mercado de nuestras operaciones regulares y de fletamento en 2024, 2023 y 2022, de acuerdo con la AFAC. En 2024, 2023 y 2022, transportamos aproximadamente a 12.4 millones, 11.1 millones y 10.1 millones de pasajeros en vuelos internacionales operados por nosotros y a través de nuestra asociación con Delta.

Carga

Las operaciones de carga representaron 5.3% y 5.5% de los ingresos totales en 2024 y 2023, respectivamente. Las operaciones de carga son administradas por Aeroméxico Cargo, una subsidiaria totalmente controlada. Los servicios de carga consisten en:

- el transporte de carga, nacional e internacional, utilizando la capacidad de carga en la bodega de las aeronaves de pasajeros en los vuelos regulares de pasajeros; y
- el transporte de carga por otras aerolíneas, a través de contratos entre aerolíneas, que nos permite entregar la carga a destinos que no cubre nuestra red de vuelos regulares de pasajeros.

Durante 2021, realizamos 104 vuelos exclusivos de carga bajo contrato de fletamento; principalmente de Asia y de México a América del Sur. Realizamos los vuelos exclusivos de carga conforme a autorizaciones especiales otorgadas durante la pandemia de COVID-19; sin embargo, dichas autorizaciones especiales vencieron en julio de 2021 y no esperamos que sean renovadas. Además, la aprobación de la AFAC para realizar vuelos exclusivos de carga venció en enero de 2023, y no permite prórrogas. Como resultado, dimos por terminados los vuelos exclusivos de carga en mayo de 2022.

Otras operaciones

Además de los servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga, también participamos en otras operaciones, que incluyen la prestación de servicios, tales como:

- la capacitación proporcionada por nuestra subsidiaria AM Formación; y
- los sistemas de franquicia (a través de los cuales operamos tiendas de viajes de Aeroméxico en diversos lugares en México).

También ofrecemos paquetes de vacaciones a los clientes a través de Aeroméxico Vacations, antes conocido como Gran Plan. Mediante este servicio, los clientes tienen la oportunidad de comprar paquetes de viajes de vacaciones que incluyen combinaciones de vuelos, hoteles y/o renta de automóviles, a un precio de descuento en comparación con el costo de comprar los productos por separado.

La siguiente tabla muestra cierta información relacionada con los ingresos generados por las categorías de servicios relevantes para los periodos que se indican:

Para el año terminado el 31 de diciembre								
	2024	% de los ingresos	2023	% de los ingresos	Variación	2022	% de los ingresos	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)								
Ingresos por pasajeros								
Pasajeros	4,504.8	80.2%	4,042.8	82.2%	11.4%	3,073.5	80.6%	31.5%
Complementarios.....	646.1	11.5%	461.4	9.4%	40.0%	328.9	8.6%	26.6%
Total de ingresos por pasajeros.....	5,150.9	91.7%	4,504.2	91.6%	14.4%	3,402.4	89.3%	32.4%
Carga.....								
	296.1	3%	269.9	5.5%	9.7%	291.3	7.6%	(7.3)%
Otros.....								
	172.9	1%	142.0	2.9%	21.7%	118.3	3.1%	20.0%
Total de otros ingresos.....	469.0	8.4%	411.9	8.4%	13.9%	409.6	10.7%	0.6%
Total de ingresos.....	5,619.9	100.0%	4,916.1	100%	14.3%	3,812.0	100%	29.0%

En 2024, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 60.1% y 39.9%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. En 2023, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 58.6% y 41.4%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. En 2022, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 59.9% y 40.1%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. La siguiente tabla presenta los ingresos por región geográfica.

Para el Año Terminado el 31 de diciembre de					
	2024	2023	Variación	2022	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)					
Internacional.....	3,377.8	2,879.3	17.3%	2,282.6	26.1%
Nacional.....	2,242.0	2,036.8	10.1%	1,529.4	33.2%
Total.....	5,619.9	4,916.1	14.3%	3,812.0	29.0%

Nuestras Rutas

Ofrecemos múltiples vuelos cada día a una amplia lista de destinos de negocios y de ocio, a escala internacional y nacional en México. Nuestros destinos incluyen la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Cancún, Ciudad de Nueva York, Los Ángeles, Madrid, Londres, París, Ámsterdam, Bogotá, São Paulo, Santiago, Lima y Buenos Aires. Recientemente en el tercer trimestre de 2024, reanudamos los vuelos a Seúl, Corea del Sur. Además de nuestra marca Aeroméxico, nuestro brazo nacional y regional, Aeroméxico Connect, fortalece nuestra huella nacional e incrementa nuestra red al ofrecer rutas que conectan los vuelos internacionales de larga distancia de Aeroméxico.

Nuestra red de rutas, las instalaciones de mantenimiento de las aeronaves y otras instalaciones están diseñadas en torno a un modelo *hub-and-spoke*, donde México funciona como el principal centro de conexión. El siguiente mapa muestra nuestra red de rutas internacionales, incluyendo las rutas operativas más recientemente anunciadas:

Principales Rutas Internacionales⁽¹⁾



(1) El mapa no muestra todas las rutas internacionales. Únicamente incluye nuestras principales rutas internacionales operativas más recientemente anunciadas en términos del número de pasajeros transportados y del ingreso por pasajero.

Nuestra flota

Aeronaves

La siguiente tabla muestra el número de aeronaves en la flota, incluidas las aeronaves arrendadas y propias, a las fechas que se indican:

	Al 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Aeroméxico			
B787-8.....	8	8	8
B787-9.....	14	12	11
B737-700-NG.....	—	—	1
B737-800-NG.....	34	35	36
B737-8 MAX.....	37	33	33
B737-9 MAX.....	21	18	13
Subtotal.....	114	106	102
.			
Aeroméxico Connect.....			
E190.....	34	40	42
Total ⁽¹⁾	148	146	144
.			

(1) Excluye (i) cinco B737-700-NG de nuestra propiedad que, al 31 de diciembre de 2024, que no realizaron vuelos en el servicio de pasajeros de pago, y se mantienen como motores de refacción y (ii) cinco aeronaves E190 que, al 31 de diciembre de 2024, estaban en proceso de entrega.

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. Asignamos tipos de aviones a las rutas en función de una combinación de factores, como la autonomía de los aviones, la frecuencia de los vuelos y la rentabilidad. Hemos seleccionado nuestras aeronaves con base en la habilidad de prestar servicios efectiva y eficientemente a estas rutas tratando de minimizar el número de tipos de aeronaves que operamos.

Nuestra flota consiste en su totalidad en aeronaves Boeing y Embraer. Al usar únicamente aeronaves de estos dos proveedores, disminuimos los costos y mejoramos la eficiencia al simplificar las necesidades de mantenimiento y requerir que nuestros pilotos sean capacitados para volar únicamente un número limitado de tipos de aeronaves.

A la fecha de este Reporte, operamos tres tipos de aeronaves en nuestra flota:

- La familia de aeronaves Boeing 787 Dreamliner, consistente en:
 - el B787-8, diseñado para 243 pasajeros y un rango de aproximadamente 13,500 kilómetros; y
 - el B787-9 diseñado para 274 pasajeros y un rango de aproximadamente 14,000 kilómetros;
- La familia de aeronaves Boeing 737, consistente en:

- o el B737-8 MAX diseñado para 162-178 pasajeros y un rango de aproximadamente 6,480 kilómetros;
 - o el B737-9 MAX diseñado para 178-193 pasajeros y un rango de aproximadamente 6,110 kilómetros;
 - o el B737-800-NG diseñado para 186 pasajeros y un rango de aproximadamente 5,700 kilómetros; y
- E190, diseñado para 99 pasajeros y un rango de aproximadamente 4,500 kilómetros.

Para vuelos nacionales e internacionales de corta y mediana distancia operamos aeronaves B737 y E190. Para vuelos largos de pasajeros operamos aeronaves B787 Dreamliner.

En 2024, incluimos cuatro B737-8 MAX, tres B737-9 MAX y dos Boeing 787 Dreamliners a nuestra flota en operación. En 2023, incluimos seis aeronaves a nuestra flota, un Boing 787 Dreamliner y cinco aeronaves Boeing 737 MAX. En 2022, incluimos 19 aeronaves a nuestra flota, las cuales eran todas aeronaves Boeing 737 MAX.

Esperamos arrendar al menos 22 aeronaves nuevas entre 2025 y 2026, de las cuales 19 serán aeronaves Boeing 737 MAX y tres serán Boeing 787 Dreamliner.

Al 31 de diciembre de 2024, teníamos 148 aeronaves de pasajeros en nuestra flota de operación, de las cuales 122 aeronaves fueron arrendadas, 24 aeronaves estaban sujetas a contratos de arrendamiento financiero y dos aeronaves eran de nuestra propiedad. En 2024, pagamos el monto pendiente de dos de nuestras aeronaves sujetas a contratos de arrendamiento financiero. Como resultado, tenemos 10 aeronaves sujetas a arrendamientos financieros a la fecha del presente Reporte. Al 31 de diciembre de 2023, teníamos 146 aeronaves de pasajeros en nuestra flota de operación, de las cuales 136 fueron arrendadas y 10 aeronaves estaban sujetas a contratos de arrendamiento financiero. Al 31 de diciembre de 2022, teníamos 144 aeronaves de pasajeros en la flota de operación, de las cuales 133 fueron arrendadas y 11 aeronaves estaban sujetas a contratos de arrendamiento financiero.

Motores

En adición a nuestra flota de aeronaves, también contamos con un inventario de motores de reemplazo arrendados, a fin de minimizar el tiempo de inactividad de las aeronaves por cuestiones de mantenimiento. Estos motores de reemplazo se utilizan como reemplazo cuando los motores de operación de nuestras aeronaves son desmontados debido al mantenimiento pesado. A medida que hemos expandido nuestra flota de Boeing 737 MAX durante los últimos dos años, también hemos aumentado el inventario de los motores de reemplazo que se pueden utilizados en dichas aeronaves. La siguiente tabla contiene el número de motores de reemplazo de nuestra flota al 31 de diciembre de 2024:

	Al 31 de diciembre de 2024
Tipo de motor.....	
CF34-10.....	13
CFM 56.....	5
LEAP.....	10
GENX.....	5
Total ⁽¹⁾	33

(1) Excluye (i) un motor CFM 56 que no estaba en operación; y (ii) cuatro motores CF34-10 que estaban en proceso de ser devueltos al arrendador (iii) un motor CF34-10 que había completado sus trabajos de devolución y estaba pendiente de documentación final a la fecha del corte.

Como resultado del procedimiento del Capítulo 11 y del proceso de reestructura, pudimos renegociar favorablemente los términos de los acuerdos de mantenimiento a largo plazo con los fabricantes de los motores de nuestra flota Boeing 737 MAX y Boeing 787 Dreamliner, CFM International, Inc. y General Electric Company, respectivamente. Modificamos los términos de los contratos relevantes para reflejar nuestro plan actualizado de la flota (incluyendo compras a Boeing) y volver a establecer los precios para el mantenimiento de los motores asociados (motores LEAP 1-B para las aeronaves Boeing 737 MAX, y motores GENx-1 B74/75 para las aeronaves Boeing 787 Dreamliner). Dichos acuerdos de mantenimiento de motores establecen en general pagos mensuales relativamente modestos a los fabricantes, basados en la utilización del motor, y sirven para fijar los precios para servicios futuros de mantenimiento pesado con base en las tarifas previamente convenidas. Asimismo, establecen el acceso a motores de reemplazo del fabricante en ciertas circunstancias, en caso que haya un impacto en las actividades de vuelo mientras los motores están recibiendo el

mantenimiento pesado. Los contratos requieren que mantengamos en todo momento una proporción fija de los motores de reemplazo con los motores totales en la flota. Como parte de la renegociación del contrato con CFM, acordamos adquirir motores de reemplazo LEAP 1-B, a fin de garantizar el mantenimiento de la proporción necesaria de motores de reemplazo, debido al crecimiento de nuestra flota de Boeing 737 MAX durante los procedimientos del Capítulo 11.

Contratos de arrendamiento de aeronaves

Arrendamos la gran mayoría de nuestra flota de aeronaves y motores de reemplazo mediante contratos de arrendamiento operativo con diversas compañías, establecidas e internacionales, de arrendamiento de aeronaves conforme a los cuales pagamos una renta mensual. El mercado de arrendamientos y financiamiento de aeronaves se encuentra activo y no está concentrado en pocas entidades. Mantenemos contratos de arrendamiento con más de 20 de los principales arrendadores de aeronaves internacionales. Este enfoque reduce el riesgo asociado con activos arrendados de un grupo pequeño de arrendadores

Consideramos que en general los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de reemplazo incluyen términos, condiciones y obligaciones contractuales que son habituales para aerolíneas en una situación semejante. Todos nuestros contratos de arrendamiento operativos tienen una estructura y términos y condiciones similares, que son usualmente aceptados en la industria de arrendamiento de aeronaves. Estos términos y condiciones incluyen condiciones usuales de entrega y devolución, condiciones precedentes, condiciones subsecuentes, obligaciones de arrendador y arrendataria, requisitos de seguros, disposiciones de indemnización y declaraciones. Al 31 de diciembre de 2024, 126 de nuestras aeronaves, de las cuales 122 eran operativas, están sujetas a contratos de arrendamiento operativos.

También tenemos contratos de arrendamiento financiero de aeronaves apoyados por garantías EXIM conforme a los cuales seguimos un calendario de pagos periódicos de interés y principal, y tenemos la opción de adquirir la aeronave al final del periodo de arrendamiento. Estos contratos fueron renegociados durante los procedimientos del Capítulo 11 a través de contratos de financiamiento ómnibus que pueden cubrir más de una aeronave. La tasa de interés de nuestros contratos de arrendamiento financiero es fija. Al 31 de diciembre de 2024, ocho de nuestras aeronaves estaban sujetas a contratos de arrendamiento financiero clasificados como deuda financiera conforme a NIIFS, y el monto total pendiente conforme a estos contratos de financiamiento era de \$107.4 millones de dólares. El monto pendiente de pago de cada uno de nuestros tres contratos de financiamiento clasificados como deuda financiera conforme a NIIFS era de \$71.3 millones de dólares, \$24.9 millones de dólares y \$11.2 millones de dólares. En 2024, pagamos dos de nuestras aeronaves sujetas a arrendamientos financieros y las aeronaves correspondientes ahora son de nuestra propiedad.

Al 31 de diciembre de 2023, 10 de nuestras aeronaves están sujetas a estos contratos de arrendamiento financiero, y el monto total pendiente conforme a estos contratos de crédito era \$142.1 millones de dólares. Los montos pendientes de pago de cada uno de nuestros tres contratos de financiamiento de nuestras aeronaves eran \$87.1 millones de dólares, \$35.5 millones de dólares y \$19.5 millones de dólares. Al 31 de diciembre de 2022, 11 de nuestras aeronaves estaban sujetas a estos contratos de crédito, y el monto total pendiente conforme a los contratos de crédito era \$176.0 millones de dólares. Los montos pendientes de pago de cada contrato de crédito de nuestras aeronaves eran \$102.6 millones de dólares, \$45.8 millones de dólares y \$27.8 millones de dólares al 31 de diciembre de 2022. Consideramos que nuestros contratos de arrendamiento financiero de aeronaves apoyados por garantías EXIM incluyen términos, condiciones y pactos que son habituales en la financiación por EXIM de compañías aéreas en situación similar.

Nuestros arrendamientos requieren de forma general que paguemos un depósito de garantía en efectivo o proporcionemos una carta de crédito en un monto igual a aproximadamente uno o dos meses de renta. También nos comprometemos a operar, registrar, asegurar y mantener la aeronave y los derechos del arrendador de conformidad con requisitos específicos establecidos en cada arrendamiento, y a devolver la aeronave en cumplimiento con las condiciones de devolución incluidas en el arrendamiento. También nos requieren proporcionar de forma general a los arrendadores cierta información financiera y a informarles del status operativo y de mantenimiento de la aeronave de tiempo en tiempo. Nuestros arrendamientos también incluyen, en la mayoría de los casos, obligaciones de mantener nuestra existencia corporativa y limitaciones a nuestra capacidad de fusionarnos con otra entidad o a transferir todos o sustancialmente todos nuestros activos o a subarrendar o de cualquier otra forma transferir la posesión de la aeronave. Nuestros arrendamientos también incluyen obligaciones de indemnizar al arrendador por ciertos impuestos y por pérdidas en las que puedan incurrir como resultado de nuestra operación de la aeronave. Nuestros contratos de arrendamiento incluyen eventos de incumplimiento que consideramos son habituales en la industria, tales como falta de pago de la renta, incumplimiento de los requisitos de seguros, incumplimiento de las obligaciones, insolvencia y circunstancias similares e incumplimientos cruzados con otros adeudos y con otros arrendamientos con el mismo arrendador. Después de la realización de un evento de incumplimiento, sujeto a los periodos de gracia aplicables, el arrendador tiene el derecho de dar por terminado el arrendamiento y tomar la posesión de la aeronave o motor.

La siguiente tabla muestra información sobre las aeronaves arrendadas y aeronaves sujetas a financiamiento al 31 de diciembre de 2024:

	Número de aeronaves	% del total de aeronaves	Antigüedad promedio de las aeronaves
Aeronaves arrendadas			
Aeroméxico Connect.....	18	12.2%	15.3
Aeroméxico.....	104	70.3%	6.0

Aeronaves financiadas.....

Aeroméxico Connect ⁽¹⁾	16	10.8%	14.4
Aeroméxico ⁽²⁾	8	5.4%	11.4

Aeronaves Propias.....

Aeroméxico.....	2	1.4%	18.3
Total⁽³⁾	148	100%	8.5

- (1) Consiste en arrendamientos financieros de aeronaves E190 que no son considerados deuda financiera conforme a la NIIF 16.
- (2) Consiste en arrendamiento financieros apoyados por garantías EXIM
- (3) Excluye (i) cinco aeronaves B737-700-NG que, al 31 de diciembre de 2024, no realizaron vuelos en el servicio de pasajeros de pago, y se mantienen como motores de refacción y (ii) cinco aeronaves E190 que, al 31 de diciembre de 2024 estaban en proceso de entrega.

En respuesta a la significativa disminución en el tráfico de pasajeros durante los primeros días de la pandemia de COVID-19, y nuestros procedimientos del Capítulo 11, renegociamos los términos financieros de nuestros contratos de arrendamiento y arrendamiento financiero de aeronaves. Acordamos con los arrendadores de aeronaves y de motores de reemplazo para suspender los pagos de las rentas conforme a los contratos de arrendamiento para plazos específicos. Estos contratos de diferimiento fueron estructurados como modificaciones a los contratos de arrendamiento existentes, conforme a los cuales las rentas que se debían al arrendador correspondiente fueron diferidas, en todo o en parte, durante cierto periodo y reestructurados para realizarse en pagos parciales, más los intereses, posteriormente.

Durante los procedimientos del Capítulo 11, pudimos reestructurar y renegociar con éxito todos los contratos de arrendamiento de aeronaves y motores de reemplazo, así como celebrar contratos de arrendamiento nuevos para aeronaves adicionales en términos económicos y legales favorables, que reflejaban las condiciones de mercado durante la pandemia de COVID-19. De nuestras 122 aeronaves arrendadas en operación al 31 de diciembre de 2024, 85 están sujetas a arrendamientos que renegociamos durante los procedimientos del Capítulo 11 y [37] están sujetas a nuevos arrendamientos celebrados durante o después de la pandemia de COVID-19. [Cincuenta y cinco] de estas aeronaves nos fueron entregadas entre 2021 y 2023. Estos contratos de arrendamiento reestructurados y nuevos son significativamente homogéneos entre nuestra flota en términos de estructura, términos y obligaciones contractuales, de lo que eran antes de nuestros procedimientos del Capítulo 11. Consideramos que la importante homogeneización de los contratos de arrendamiento que logramos durante este proceso ha ayudado y continuará ayudándonos a disminuir los costos técnicos, administrativos y legales.

Como resultado de nuestros procedimientos del Capítulo 11, pudimos rechazar y devolver a los arrendadores correspondientes 19 aeronaves (una de las cuales posteriormente regresó a nuestra flota conforme a un nuevo contrato de arrendamiento) y cuatro motores de reemplazo que ya no cumplían con los objetivos operacionales o de costos del plan de nuestra flota, lo que derivó en importantes ahorros en costos. Además, a través de nuestros arrendamientos renegociados, las mejoras importantes en los términos incluyen:

- Periodos PBH:** ara considerar la disminución sustancial en la demanda durante la pandemia de COVID-19, para un periodo determinado, el pago de renta mensual consistió en una fórmula basada en el uso por hora actual de la aeronave y sus motores. Para proteger en contra de la incertidumbre del tráfico de pasajeros después de la pandemia de COVID-19, el periodo de arrendamiento PBH fue topado y era aplicable hasta la conclusión del periodo PBH o hasta que los niveles del tráfico de pasajeros alcanzaran ciertos niveles, lo que sucediera primero. El último de nuestros periodos PBH concluyó en diciembre de 2023;
- Revisión de tasas fijas de renta:** renegociamos la renta fija aplicable después de la conclusión del periodo PBH, conforme a las condiciones del mercado, incertidumbres durante la pandemia de COVID-19 y la menor demanda de renta de aeronaves, la tasa fija de la renta que fuimos capaces de renegociar fue menor que las tasas previas a la pandemia de COVID-19. Estas tasas fijas de renta son aplicables hasta el vencimiento del contrato de arrendamiento respectivo; y
- Reservas de mantenimiento mejoradas y mejores condiciones de devolución:** se eliminaron los requisitos de pago de reservas de mantenimiento a los arrendadores conforme a nuestros contratos de arrendamiento, lo que nos permitió mejorar nuestra liquidez. Además, fuimos capaces de renegociar condiciones de devolución espejo, las cuales consisten en un método para calcular la compensación debida como resultado del mantenimiento y depreciación del fuselaje y motor después de la terminación del arrendamiento. Conforme a los contratos renegociados, acordamos con los arrendadores en devolver las aeronaves en condiciones similares en las que estaban las aeronaves al momento en que se renegociaron los contratos de arrendamiento, en lugar de en las que estaban en la fecha de entrega original conforme al arrendamiento, lo cual reduce nuestros costos de devolución.

El pago programado de nuestro contrato de arrendamiento financiero también fue renegociado, y refinanciamos nuestro balance pendiente y tasas de interés conforme a estos contratos.

Debido a que a la fecha prevalece la incertidumbre del mercado, nuestros arrendamientos de aeronaves celebrados durante o inmediatamente después de la pandemia de COVID-19 tienen tasas de renta que son sustancialmente menores que los niveles previos a la pandemia. La tasa de renta fija conforme a estos contratos es aplicable hasta el vencimiento del contrato de arrendamiento respectivo.

En general, los contratos de arrendamiento requieren que realicemos un depósito en garantía en efectivo u otorguemos una carta de crédito, por un monto igual a aproximadamente la renta de uno a dos meses. También nos comprometemos a operar, registrar, asegurar y mantener las aeronaves y los derechos del arrendador correspondientes de acuerdo con los requisitos específicos establecidos en cada uno de los contratos, así como a devolver las aeronaves en cumplimiento con las condiciones de devolución incluidas en el contrato de arrendamiento. En general, también estamos obligados a proporcionar a los arrendadores cierta información financiera, así como a notificarles de la condición operacional y de mantenimiento de las aeronaves en cualquier momento. En la mayoría de los casos, los contratos de arrendamiento también incluyen las obligaciones de mantener la existencia corporativa y limitaciones a la capacidad de fusionarnos con otra entidad, o transferir todos o esencialmente todos los activos, o subarrendar o de otra forma transferir la posesión de las aeronaves. Los contratos de arrendamiento incluyen asimismo las obligaciones de indemnizar al arrendador por ciertos impuestos y pérdidas en que pueda incurrir como resultado de nuestra operación de las aeronaves. Los contratos de arrendamiento incluyen causas de incumplimiento que consideramos son habituales en la industria, tales como el incumplimiento en el pago de la renta, incumplimiento de requisitos de seguros, el incumplimiento de las obligaciones contractuales; el concurso mercantil y sucesos similares e incumplimientos cruzados de otros adeudos y otros contratos de arrendamiento con el mismo arrendador. Después de que ocurra una causa de incumplimiento, con sujeción a los periodos de gracia aplicables, el arrendador tiene el derecho a dar por terminado el contrato de arrendamiento y tomar la posesión de la aeronave o del motor de reemplazo.

Contratos de compra de aeronaves

En 2002, celebramos un contrato de términos generales con Boeing, el cual establece los términos y condiciones generales que son incorporados a los contratos de compra de aeronaves específicos que hemos celebrado con Boeing para ciertos tipos específicos de aeronaves. En 2002, celebramos un contrato de compra para aeronaves Boeing 737-NG, y en 2006, celebramos un contrato de compraventa para aeronaves Boeing 787 Dreamliner. En 2012, firmamos un contrato de compra aeronaves Boeing 737 MAX con Boeing. Los contratos de compra de aeronaves Boeing 787 Dreamliner y Boeing 737 MAX continuaban en vigor cuando solicitamos la protección del Capítulo 11 en 2020. Durante los procedimientos del Capítulo 11, pudimos reestructurar con éxito dichos contratos en términos favorables. Disminuimos el compromiso en firme de comprar aeronaves adicionales Boeing 737 MAX, de 54 a 20 aeronaves, todas las cuales han sido entregadas, y obtuvimos otras mejoras contractuales. A la fecha de este Reporte, no tenemos obligaciones pendientes ni opciones de compra disponibles conforme a cualquiera de los contratos de compraventa de aeronaves.

Mantenimiento

El mantenimiento de nuestra flota de aeronaves consiste en las siguientes categorías:

- mantenimiento de línea;
- mantenimiento mayor;
- mantenimiento de motores; y
- revisión y reparación de componentes.

Mantenimiento de línea

El servicio de mantenimiento de línea consiste en revisiones de rutina programadas a nuestras aeronaves, incluyendo:

- servicios de 48 horas, semanales y de pernocta;
- servicios "A" y "B"; y
- diagnósticos y reparaciones de rutina.

Prestamos el servicio de mantenimiento de línea directamente, a través de nuestros empleados de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect, para las aeronaves de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect, respectivamente, en las instalaciones de mantenimiento en el AICM. Estas instalaciones están certificadas por la AFAC y la FAA para dar cabida hasta siete aeronaves de fuselaje amplio; 27 aeronaves de fuselaje estrecho; y nueve jets regionales simultáneamente. Además de los servicios de mantenimiento de línea de los fuselajes en las instalaciones en el AICM, tenemos hangares de mantenimiento en Guadalajara y Monterrey.

Prestamos el servicio de mantenimiento de línea principalmente a nuestras aeronaves. Nuestro personal presta todos los servicios de mantenimiento que se realiza en nuestras aeronaves en los aeropuertos en México, en tanto que nuestro personal, terceros supervisados por nuestro personal, o

exclusivamente terceros, dependiendo del aeropuerto, prestan los servicios de mantenimiento en los aeropuertos internacionales. Nuestras instalaciones de mantenimiento en el AICM también incluyen talleres de reparación especializados, diseñados para dar cabida a componentes y equipo de emergencia, así como a los representantes de nuestros fabricantes principales, incluyendo Boeing, Embraer y GE. Ciertos servicios de mantenimiento de línea pueden ser prestados por contratistas terceros en estaciones internacionales.

Mantenimiento mayor

El mantenimiento mayor consiste en inspecciones más complejas y pruebas, incluyendo:

- servicios "C";
- otros servicios a la aeronave que no pueden ser efectuados en una visita corta en nuestras instalaciones de mantenimiento.

El mantenimiento mayor de nuestras aeronaves arrendadas es realizado por terceros prestadores de servicio. Con anterioridad, TechOps MX, nuestra afiliada, realizaba la mayor parte de los servicios de mantenimiento mayor en nuestras aeronaves. En septiembre de 2022, celebramos contratos con MRO Holdings, un prestador de servicios de aviación especializado en mantenimiento, reparación y revisión mayor, para el arrendamiento de instalaciones y venta de activos de operación de TechOps MX, a MRO México, una subsidiaria de MRO Holdings. Conforme al contrato, MRO México es responsable de prestar servicios de modificación, mantenimiento, reparación, revisión mayor y almacenaje de aeronaves. En la medida en que contratemos una mayor capacidad de mantenimiento con MRO México, los términos de dicho contrato serán más favorables para nosotros. El contrato nos permite recibir dichos servicios de otros proveedores terceros aceptables para la sociedad, en caso de un incumplimiento por parte de MRO México. MRO Holdings puede dar por terminado este contrato previa notificación por escrito, entre otros: (a) si TechOps MX llega a ser insolvente; (b) si no realizamos los pagos oportunamente; (c) si no cumplimos con las obligaciones o no subsanamos de manera oportuna un incumplimiento; y (d) conforme a una causa de fuerza mayor. El contrato tiene una vigencia inicial de 10 años, que puede ser prorrogada a nuestra discreción por periodos adicionales de 10 años. El contrato entró en vigor el 18 de septiembre de 2022. Por consiguiente, actualmente MRO México realiza el mantenimiento mayor para nuestras aeronaves.

Mantenimiento de motores

Tenemos contratos de mantenimiento de motores PBH para los motores GENx de Boeing 787 Dreamliner y para los motores LEAP de Boeing 737 MAX. GE es nuestro proveedor exclusivo para los motores de las aeronaves Boeing 787 Dreamliner, y CFM lo es para los motores de las aeronaves Boeing 737 MAX. Podemos obtener los motores de otros proveedores, no sólo del fabricante. Estos contratos de PBH tienen dos componentes en el precio:

- una tarifa por cada Hora de Vuelo del Motor, o EFH, establecida mensualmente; y
- una tarifa por EFH que se cobra únicamente cuando el motor pasa por una Restauración del Desempeño calificada, o PR. La tarifa de EFH es multiplicada por el número de horas de utilización del motor desde que el motor en cuestión era nuevo o desde el PR más reciente.

Consideramos que estos acuerdos de mantenimiento de motores PBH con los OEM temporalmente nos dan precios más favorables y predecibles del mantenimiento (y la accesibilidad al mantenimiento) de los motores durante su vida útil, que otras alternativas en el mercado. Los contratos de mantenimiento a largo plazo con GE y CFM establecen en general que el fabricante podrá dar por terminados dichos contratos en caso de que no realicemos los pagos a su vencimiento (con sujeción a los periodos de gracia), y en caso de que el número del tipo particular de motores que operamos esté por debajo de ciertos niveles mínimos. Además, cualquiera de las partes tiene el derecho a dar por terminado el contrato, en caso de un incumplimiento sustancial por la otra parte (con sujeción a los periodos de gracia).

Revisión mayor y reparación de componentes

Las reparaciones mayores de ciertos componentes, incluyendo los motores, las unidades de potencia auxiliar, o las APU, y el tren de aterrizaje, son realizadas por proveedores terceros fuera de México. Para la reparación de dichos componentes, celebramos contratos con los OEM e instalaciones de MRO aprobadas.

Actualmente tenemos 27 contratos de reparación y revisión mayor de componentes. Estos contratos incluyen disposiciones temporales PBH y contratos de costo por ciclo que cubren servicios de revisión mayor de neumáticos y frenos, trenes de aterrizaje, y soporte para el equipo de entretenimiento en vuelo. Los socios de negocios actuales conforme a dichos contratos incluyen a Liebherr Aerospace, Embraer, KLM Engineering and Maintenance, Lufthansa Technik, Safran Landing Systems, Panasonic Avionics Corporation y Boeing. Estos contratos tienen vigencias variables de 2023 a 2037, y cubren componentes tales como trenes de aterrizaje, neumáticos y frenos, además de otros componentes de aeronaves y motores.

Instalaciones Aeroportuarias y Operaciones

Aeropuertos en México

Nuestro centro de conexión principal se encuentra en el AICM, y también realizamos operaciones en otros aeropuertos dentro y fuera de México. Asimismo, operamos hangares, instalaciones de servicios de estacionamiento de aeronaves y otras instalaciones de servicios aeroportuarios en el AICM y en otros aeropuertos de México a través de las concesiones otorgadas por la AFAC.

Realizamos operaciones en cada aeropuerto conforme a contratos con el operador del aeropuerto respectivo. Los contratos de operaciones aeroportuarias principales respecto a los aeropuertos de México incluyen:

- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 30 de noviembre de 2023, entre nosotros y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. (que opera el AICM);
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 30 de septiembre de 2022, entre nosotros y el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, S.A. de C.V. (que opera el NLU);
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 8 de marzo de 2024, entre nosotros y ASA, para prestar servicios en los siguientes aeropuertos: Ciudad Obregón, Colima, Ciudad del Carmen, Campeche, Chetumal, Ciudad Victoria, Guaymas, Ixtpec, Loreto, Matamoros, Nuevo Laredo, Nogales, Poza Rica, Puerto Escondido, Puebla, Tehuacán, Tamián y Uruapan;
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 2 de enero de 2012, entre nosotros y Aeropuerto de Aguascalientes, S.A. de C.V., Aeropuerto del Bajío, S.A. de C.V., Aeropuerto de Guadalajara, S.A. de C.V., Aeropuerto de Hermosillo, S.A. de C.V., Aeropuerto de La Paz, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mexicali, S.A. de C.V., Aeropuerto de Morelia, S.A. de C.V., Aeropuerto de Puerto Vallarta, S.A. de C.V., Aeropuerto de San José del Cabo, S.A. de C.V., y Aeropuerto de Tijuana, S.A. de C.V., subsidiarias de Grupo Aeroportuario del Pacífico;
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 1 de julio de 2005, según ha sido modificado de tiempo en tiempo,, entre nosotros y Aeropuerto de Cancún, S.A. de C.V., Aeropuerto de Cozumel, S.A. de C.V., Aeropuerto de Huatulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mérida, S.A. de C.V., Aeropuerto de Minatitlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Oaxaca, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tapachula, S.A. de C.V., Aeropuerto de Veracruz, S.A. de C.V., y Aeropuerto de Villahermosa, S.A. de C.V., subsidiarias de Grupo Aeroportuario del Sureste (que opera aeropuertos situados en Cancún, Cozumel, Huatulco, Mérida, Minatitlán, Oaxaca, Tapachula, Veracruz y Villahermosa, en la forma correspondiente);
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 31 de diciembre de 2002, entre nosotros y Aeropuerto de Acapulco, S.A. de C.V., Aeropuerto de Ciudad Juárez, S.A. de C.V., Aeropuerto de Culiacán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Chihuahua, S.A. de C.V., Aeropuerto de Durango, S.A. de C.V., Aeropuerto de Monterrey, S.A. de C.V., Aeropuerto de Mazatlán, S.A. de C.V., Aeropuerto de Reynosa, S.A. de C.V., Aeropuerto de San Luis Potosí, S.A. de C.V., Aeropuerto de Tampico, S.A. de C.V., Aeropuerto de Torreón, S.A. de C.V., Aeropuerto de Zacatecas, S.A. de C.V., y Aeropuerto de Zihuatanejo, S.A. de C.V., subsidiarias de Grupo Aeroportuario del Centro Norte (que opera los aeropuertos situados en Acapulco, Ciudad Juárez, Culiacán, Chihuahua, Durango, Monterrey, Mazatlán, Reynosa, San Luis Potosí, Tampico, Torreón, Zacatecas y Zihuatanejo);
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 1 de septiembre de 2023, entre nosotros y Sociedad Operadora del Aeropuerto Internacional Ángel Albino Corzo S.A. de C.V. (que opera el aeropuerto Ángel Albino Corzo ubicado en Tuxtla Gutiérrez);
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 1 de agosto de 2024, entre nosotros y Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. (que opera el aeropuerto ubicado en Puerto Escondido); y
- el contrato de servicios aeroportuarios, de fecha 8 de marzo de 2024, entre nosotros y Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano, S.A. de C.V. (que opera el aeropuerto ubicado en Tepic).

Estos contratos establecen nuestras relaciones con los aeropuertos correspondientes respecto a diversos asuntos relacionados con las operaciones aeroportuarias, incluyendo:

- tarifas de utilización aeroportuaria, incluyendo tarifas de aterrizaje y de despegue, y otros cargos por servicio;
- tarifas de estacionamiento de aeronaves;
- tarifas de puertas;
- tarifas de plataformas; y
- tarifas relacionadas con el uso de instalaciones y atenciones relacionadas con los pasajeros situadas en cada aeropuerto, o que cada aeropuerto facilita, tales como:
 - o salones para pasajeros;
 - o oficinas de boletos;

- o instalaciones de transportación terrestre para pasajeros; y
- o espacio de mostradores de registro.

Aeropuertos internacionales

Tenemos varios contratos de operaciones aeroportuarias con aeropuertos fuera de México en donde realizamos operaciones. En general, estos contratos siguen el formato de la IATA, y dependemos de los socios de SkyTeam y/o terceros, tales como Swissport y Menzies, para la prestación de servicios aeroportuarios en aeropuertos fuera de México.

Servicios complementarios

Nuestra afiliada, Aeroméxico Servicios, nos presta servicios de manejo en tierra para apoyar las operaciones en el AICM, tales como:

- manejo de equipaje y carga;
- peso y balance de aeronaves;
- estacionamiento de aeronaves; y
- limpieza de aeronaves, suministro de agua y mantenimiento a sanitarios.

Previo a los procedimientos del Capítulo 11, Aeroméxico Servicios nos prestaba servicios de manejo en tierra en los aeropuertos de México, así como a otras aerolíneas. No obstante, redujimos el alcance de las operaciones de Aeroméxico Servicios en relación a los procedimientos del Capítulo 11, por lo que ya no presta servicios de manejo en tierra en aeropuertos fuera del AICM. Para otros aeropuertos de México, dependemos de proveedores terceros para los servicios de manejo en tierra. En cuanto a los servicios de manejo en tierra fuera de México, hemos celebrado contratos de manejo en tierra y de competencias no técnicas con proveedores tales como Swissport, Menzies y MEBC.

Precio, Administración de Ingresos y Estructura de Rutas

La política de administración de ingresos tiene por objeto maximizar los ingresos totales por vuelo permaneciendo competitivo en términos de precios para los pasajeros. Con la finalidad de mantener precios competitivos, de manera continua monitoreamos los precios y horarios de vuelos de los competidores en los mercados en donde realizamos operaciones. También analizamos continuamente las oportunidades de mercado para incrementar los precios, de acuerdo con una mayor demanda en rutas específicas y durante ciertas temporadas. Cuando dichas estrategias tienen éxito, obtenemos incrementos en el Factor de Carga. Tenemos una gran cantidad de herramientas a nuestra disposición, que empleamos para optimizar la gestión de ingresos:

- la capacidad para cambiar los precios;
- la capacidad para redistribuir el número de asientos en vuelos específicos entre los socios de código compartido; y
- la capacidad para aprovechar nuestro portafolio diverso de modelos de aeronaves para ajustar el tipo de aeronave en una ruta determinada, a fin de optimizar el número de asientos disponibles para cada vuelo.

Mantener la competitividad requiere con frecuencia que ofrezcamos tarifas con descuentos en rutas con una menor demanda y en los vuelos durante la noche, para competir con las aerolíneas de bajo costo y los operadores de autobuses que viajan a los mismos destinos.

Esperamos continuar adoptando prácticas avanzadas de gestión de ingresos para maximizar los RASK. Nuestra plataforma moderna de tecnología nos permite monitorear de cerca los patrones de compras de los clientes y usar esos datos para analizar e identificar las oportunidades en donde podamos mejorar y perfeccionar la estrategia de gestión de ingresos.

Experiencia del cliente

Mejorar la experiencia del cliente es un punto esencial en la estrategia de nuestro negocio, así como un componente clave del plan de tecnología de la información. Acorde con esta estrategia, en 2023, implementamos proyectos de tecnología de la información para mejorar la experiencia de los clientes, que incluyen:

- introducir programas, como "Cuadrillas" y "Pasaporte a lo extraordinario", para medir el rendimiento de nuestro equipo, estandarizar los servicios de primera línea y mejorar nuestros indicadores clave de rendimiento;
- Apoyar la reconfiguración de la cabina Premier Light Retro-fit proporcionando análisis basados en datos sobre la satisfacción de los clientes que utilizaban este tipo de cabina;

- proporcionar pruebas y apoyo para las mejoras necesarias en las cintas internacionales de recepción de equipajes en AICM;
- mejorar la comunicación con los clientes durante los retrasos en los vuelos y los imprevistos, compartiendo las percepciones de los clientes con las áreas apropiadas para desarrollar mejoras;
- lanzar nuestro plan de accesibilidad de experiencia al cliente ESG; y
- crear nuestro nuevo centro de protección al cliente y nuestro equipo de comunicación con los clientes para informar a los pasajeros de posibles alteraciones de sus planes de viaje que escapen a nuestro control.

Asociaciones y Alianzas

Hemos celebrado alianzas comerciales para ofrecer a los clientes productos y servicios de alta calidad, incluyendo opciones adicionales de vuelos, acceso a más destinos y a más vuelos, mejores horarios, tarifas competitivas, acceso a salones exclusivos, y oportunidades adicionales para ganar y canjear puntos del programa de Aeroméxico Rewards. Nuestras alianzas nos han permitido generar ingresos adicionales al vender nuestro inventario a socios de código compartido y recibir comisiones de dichos socios como resultado de vender asientos en sus vuelos, puntos del programa Aeroméxico Rewards y acceso a nuestros salones VIP. Además, dichas alianzas nos permiten mejorar el reconocimiento de nuestra marca; aprovechar los programas de mercadeo compartido con los miembros de la alianza; y mejorar la lealtad de la marca al satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

Desde los primeros días de la Alianza de SkyTeam, hemos implementado ciertos contratos de alianza con Delta, incluyendo un contrato de código compartido, un contrato de participación de viajeros frecuentes, un contrato de acceso a salones, un contrato de prorrateo especial y un contrato de mercadeo. En 2015, celebramos el JCA con Delta, el cual fue aprobado por la COFECE y el DOT, cuyas aprobaciones entraron en vigor en 2017. El JCA establece los términos y condiciones generales de la alianza con Delta, y que nosotros y Delta nos coordinaremos de manera estrecha para todas las rutas directas entre los EE.UU. y México, y en ciertos vuelos de conexión. Una vez recibida la aprobación del JCA en 2017, dimos por terminado el contrato de mercadeo, y modificamos y reformulamos los términos de los demás contratos de implementación, para dar efecto a los términos del JCA. El JCA establece la estructura de administración para la cooperación del negocio con Delta y contiene disposiciones de participación en las utilidades, que determinan que las utilidades sobre un cierto umbral establecido en 2016 son compartidas entre Delta y nosotros, lo cual maximiza los ingresos y sinergias de costos. La naturaleza neutral de la asociación con Delta expande el alcance a los clientes, incrementa nuestros servicios con mayor conectividad y maximiza la rentabilidad al capitalizar la fortaleza de las marcas Aeroméxico y Delta en sus puntos locales de venta. Nuestra asociación con Delta también permite sinergias importantes de costos derivadas de operaciones aeroportuarias, cadenas de suministro, adquisiciones e intercambios de las mejores prácticas en conjunto. También nos beneficiamos de la capacidad de realizar compras conjuntas del combustible con Delta, lo que nos permite aprovechar volúmenes más altos combinados a fin de obtener precios y condiciones de crédito más atractivos al realizar la compra del combustible. La base de mantenimiento conjunto con Delta respalda nuestra capacidad para lograr economías de escala y disminuye los costos de mantenimiento, tanto para Aeroméxico como para Delta. El JCA ha incrementado nuestra competitividad y mejorado la experiencia general para los pasajeros, al ofrecer una red más amplia, mayor conectividad, mejores horarios a diversos puntos de precios, reciprocidad de viajero frecuente, y acceso compartido a los salones premier.

En 2015, la COFECE emitió una resolución que aprueba el JCA respecto a la Ley de Competencia Económica y, en 2016, el DOT aprobó el contrato y otorgó inmunidad de las leyes antimonopolio de los EE.UU., que entró en vigor en 2017. La aprobación del DOT nos permitió coordinar los precios e itinerarios con Delta en el mercado transfronterizo México-EE.UU. y fue otorgada sujeta a ciertas condiciones (incluida la renuncia a franjas horarias en el AICM a favor de ciertos competidores nuestros). El JCA está sujeto a revisiones periódicas por las autoridades gubernamentales. El 29 de marzo de 2022, presentamos nuestra solicitud para renovar nuestra autorización en materia de competencia económica con el DOT.

El 26 de enero de 2024, el DOT emitió una Orden para Demostrar Causa tentativa, o la Orden, a Delta y a nosotros, desestimando provisionalmente y sin perjuicio nuestra solicitud para renovar la autorización en materia de competencia económica del JCA emitida por el DOT y tentativamente terminar con la inmunidad. La Orden fue emitida después de ciertas acciones del gobierno mexicano que, de acuerdo con el DOT, violarían el Acuerdo sobre Transporte Aéreo México-EE.UU. y tendría el efecto de eliminar una condición previa necesaria para la consideración de una solicitud de autorización en materia de competencia económica o la continuación de una asociación existente. El 29 de enero de 2024, conjuntamente con Delta presentamos objeciones a la Orden el 23 de febrero de 2024. Adicionalmente, entendemos que el 9 de febrero de 2024, Delta presentó una solicitud exhortando al DOT a seguir participando en las consultas o, si lo considera necesario, a iniciar un arbitraje con el gobierno mexicano conforme al Acuerdo sobre Transporte Aéreo México-EE.UU. y, paralelamente, recurrir a los procedimientos en términos de la Regla 14 C.F.R. Parte 213, o procedimientos Parte 213, lo que permitiría al DOT a establecer requisitos de presentación de horarios a todas las aerolíneas mexicanas que presten servicios en Estados Unidos. También el 9 de febrero de 2024, entendemos que Delta solicitó que el DOT suspenda el itinerario procedimental de la Orden mientras que la solicitud de procedimientos Parte 213 de Delta sigue pendiente. A la fecha del presente Reporte, no podemos garantizar el resultado final de la Orden.

En caso de que el DOT no renueve la autorización del JCA en materia de competencia económica, o si impone otras condiciones, podríamos necesitar revisar nuestra asociación con Delta y conducirnos en condiciones de igualdad respecto a estas cuestiones. Para mayor información, véase "Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio – Nos beneficiamos de alianzas estratégicas, tales como nuestro JCA con Delta, y nuestros resultados se podrían ver afectados si nuestras alianzas son interrumpidas".

Independientemente del resultado de la Orden, por lo que se relaciona con la inmunidad de competencia que cubre nuestra coordinación con Delta respecto al precio e itinerarios en el mercado México-EE.UU., consideramos que nuestros acuerdos con Delta sobre otros aspectos de nuestra

asociación continuarán en vigor. Por ejemplo, esperamos que Delta continúe siendo uno de los principales accionistas de nuestra compañía. Adicionalmente, consideramos que nuestros acuerdos con Delta sobre código compartido, programas de lealtad y reciprocidad, uso compartido de nuestras salas premier y otras sinergias, incluyendo la adquisición de combustible, continuarán en vigor.

Alianza SkyTeam

Aeroméxico es miembro fundador de la alianza SkyTeam. Entre los beneficios a sus miembros, la alianza SkyTeam proporciona la oportunidad de participar en:

- contratos de código compartido;
- reciprocidad en los programas de viajero frecuente;
- acceso a los salones VIP operados por las aerolíneas miembros de la alianza; y
- realizar actividades de mercadeo compartido.

A la fecha de este Reporte, los miembros de la alianza SkyTeam incluyen, en adición a Aeroméxico:

- Aerolíneas Argentinas;
- Air Europa;
- Air France;
- China Airlines;
- China Eastern;
- Delta;
- Garuda Indonesia;
- Kenya Airways;
- KLM Royal Dutch Airlines;
- Korean Air;
- MEA Air Liban;
- SAS Scandinavian Airlines;
- Saudia;
- TAROM;
- Vietnam Airlines;
- Virgin Atlantic; y
- Xiamen Air.

A la fecha del presente Reporte, los miembros de SkyTeam operan más de 13,000 vuelos por día a más de 1,000 destinos en más de 160 países alrededor del mundo, a marzo de 2025. Estas aerolíneas transportan aproximadamente a 620 millones de pasajeros al año y operan más de 750 salones VIP.

El contrato que establece los términos de la alianza SkyTeam vence el 21 de junio de 2029 con opción de renovación por un periodo de cinco años. En los términos de nuestro contrato con SkyTeam, estamos obligados a cumplir con ciertas normas mínimas de productos y servicios aplicables a todas las aerolíneas en la alianza. Cada año, contribuimos a un presupuesto anual de mercadeo para la operación de la alianza. Como restricción, no se permite a los miembros de SkyTeam participar en contratos de código compartido o programas recíprocos de viajero frecuente con

otras aerolíneas, sin el consentimiento de los miembros de SkyTeam. Además, hemos celebrado acuerdos bilaterales con cada miembro de la alianza de SkyTeam que establecen los términos y condiciones de nuestra relación con la aerolínea respectiva.

Otras alianzas comerciales

En adición a SkyTeam, tenemos otras alianzas comerciales estratégicas que son aprobadas por nuestros socios de SkyTeam. Estas relaciones permiten consolidar la posición de Aeroméxico en el mercado otorgándonos diversas opciones que pudieran adaptarse mejor a nuestros clientes. Las alianzas comerciales bilaterales estratégicas incluyen asociaciones de código compartido con:

- LATAM Airlines;
- GOL Linhas Aéreas;
- El Al Israel Airlines;
- Japan Airlines; y
- WestJet.

Dichas alianzas nos benefician con contratos de código compartido, que permiten a nuestros clientes llegar a destinos en puntos más allá de aquéllos que nosotros comercializamos, reciprocidad en los programas de viajero frecuente, y acceso a salones VIP. A través de estas alianzas, generamos ingresos adicionales y mejoramos el reconocimiento de nuestra marca.

Asociaciones

Tenemos contratos con instituciones financieras y minoristas para expandir el alcance y la rentabilidad de las ofertas. Desde 1997, hemos tenido una asociación con American Express, quien emite varias tarjetas de crédito de marca conjunta que dan a los tarjetahabientes varios beneficios a través del programa Aeroméxico Rewards desde 2006. Además, recibimos un porcentaje de los ingresos totales de las compras que se realizan utilizando dichas tarjetas de crédito.

Asimismo, tenemos contratos con otros bancos e instituciones para expandir el ámbito y alcance de Aeroméxico Rewards. Por ejemplo, tenemos un contrato con Santander para la emisión de tarjetas de crédito de marca Visa conjunta. Asimismo, hemos celebrado contratos con la mayoría de los bancos principales que emiten tarjetas de crédito en México, lo cual facilita a los clientes de dichos bancos canjear los puntos del programa Aeroméxico Rewards.

Adicionalmente, tenemos asociaciones con numerosas cadenas de hoteles y otras compañías relacionadas con viajes, internacionales y de México, que permiten a los miembros de Aeroméxico Rewards ganar puntos por estancias o rentas. Adicionalmente, hemos implementado alianzas con más de 64 minoristas y empresas de servicio en México, incluidas muchas marcas principales, conforme a las cuales los miembros de Aeroméxico Rewards pueden acumular puntos Aeroméxico Rewards en función de las compras de productos y servicios, o al convertir los puntos acumulados a través de los programas de recompensas propios de estas empresas en puntos de Aeroméxico Rewards. Nuestros miembros de Aeroméxico Rewards, incluso pueden utilizar los puntos para realizar pagos en tiendas minoristas, tales como Gandhi y MacStore.

Combustible (México)

El costo del combustible representa el mayor rubro dentro de nuestros gastos de operación. En 2024, 2023 y 2022, el costo de combustible representó el 27.2%, 31.2% y 42.9% del total de nuestros gastos de operación, respectivamente. A la fecha de este Reporte, tenemos dos acuerdos de suministro de combustible en México celebrados con:

- World Fuel; y
- ASA.

World Fuel es el segundo proveedor de combustible más grande en México y nuestro proveedor principal. Celebramos el contrato de suministro de World Fuel en enero de 2019, mismo que fue renovado en 2022. Se espera que este contrato venza en julio de 2025 y está sujeto a términos y condiciones estándar.

ASA continúa siendo el proveedor líder de combustible en México a través de su red de estaciones de combustible de aviación en todo el país y con fecha 31 de diciembre de 2021, celebramos con ASA un contrato de suministro de combustible. Nuestro contrato de suministro de combustible vigente con ASA terminará el 31 de octubre de 2025, y las negociaciones de renovación se están realizando a la fecha del Reporte. Conforme a este contrato, cualquier parte puede darlos por terminado mediante notificación con 30 días de anticipación.

Dichos contratos establecen los términos de pago, disposiciones de crédito y garantía, requisitos de calidad del combustible y procedimientos para determinar volumen, cantidad y precio. Tanto ASA como World Fuel obtienen el combustible que revenden de PEMEX, la empresa petrolera estatal

de México que produce hidrocarburos refinados, aunque conforme al contrato de World Fuel, una parte del combustible comprado puede ser importada.

El precio que pagamos por el combustible conforme a los contratos de ASA y World Fuel refleja los precios base del combustible establecidos por el consejo de administración de ASA en función del precio determinado por PEMEX, la Comisión Reguladora de Energía, y la SHCP para el contrato con ASA y, por la SHCP para el contrato con World Fuel. Conforme al contrato con World Fuel, tenemos acceso a una línea de crédito y podríamos recibir descuentos dependiendo del volumen contratado. Dichos precios se basan en el índice internacional Waterborne de la Costa del Golfo de EE.UU. ("U.S. Gulf Coast Waterborne Fuel"), porque PEMEX está sujeto a estos precios para el petróleo que obtiene de terceros. El precio que pagamos por el combustible importado en términos de World Fuel se basa en USGC Jet 54 Prompt Pipeline de Platt. El precio que pagamos por el producto refinado también toma en cuenta los costos de logística y las condiciones comerciales entre ASA y World Fuel, por una parte, y PEMEX, por la otra, con base en la cantidad del combustible comprado. Las tarifas de transportación para que ASA y World Fuel realicen las entregas en cada aeropuerto también tienen un impacto en el precio que pagamos. Dependiendo de la distancia de entrega al aeropuerto, se puede usar el transporte por ductos y por vagones cisterna, y las tarifas que se cobran para estos métodos de entrega también tienen un impacto en el precio que pagamos. Por estos y otros motivos, el precio del combustible que pagamos está sujeto a un ajuste regular. Para obtener más detalles acerca de los riesgos relacionados con las variaciones en los costos del combustible, véase "*Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—La volatilidad en el precio y la disponibilidad de la turbosina tienen un fuerte impacto en nosotros*".

Combustible (Internacional)

Para cubrir las necesidades de combustible en los aeropuertos fuera de México, compramos el combustible a proveedores locales en los lugares correspondientes, tales como Chevron, Valero y British Petroleum, a precios que en general se basan en el Informe de Precios de Oilgram de Platt aplicable en la región pertinente. Para garantizar el suministro del combustible en los aeropuertos internacionales, generalmente celebramos contratos anuales de combustible con los proveedores en cada aeropuerto internacional al que realizamos un vuelo. Estamos sujetos a un proceso de licitación para celebrar estos tipos de contratos. Trabajamos estrechamente con Delta en dichos procesos de licitación, lo que nos permite aprovechar volúmenes combinados más altos a fin de obtener precios y condiciones de crédito más atractivos. Esta asociación también nos ayuda a evitar interrupciones en la cadena de suministro, así como a garantizar el acceso a los volúmenes necesarios del combustible para nuestras operaciones, pues en combinación tenemos más poder de compra vis a vis ciertos proveedores. A la fecha de este Reporte, el 99% del volumen internacional del suministro de combustible en las estaciones internacionales se obtuvo a través de procesos de licitación en coordinación con Delta. Delta ha desarrollado una red sólida de autosuministro en los EE.UU. que nos puede favorecer, en caso de escasez de combustible. Aprovechar los volúmenes y el conocimiento de ambas aerolíneas ha brindado beneficios para ambas empresas, no sólo porque consideramos que tenemos acceso a mejores términos económicos y precios, sino también porque incrementa la seguridad del suministro.

Seguridad

Una de nuestras principales prioridades consiste en ofrecer 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 revisiones (en 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015, 2016, 2018, 2020, 2022 y 2024 para Aeroméxico, y en 2008, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021 y 2023 para Aeroméxico Connect). Nuestro certificado IOSA para Aeroméxico Connect vence el 1 de julio de 2025. Nuestro certificado IOSA para Aeroméxico vence el 13 de noviembre de 2026.

Somos parte del Programa para Evitar Actos de Interferencia Ilícita de la Administración de Seguridad de la Transportación, y del Programa de Seguridad de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza, de los EE.UU. También hemos obtenido el certificado de la Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo. Adicionalmente, Aeroméxico es miembro activo del *International Society of Air Safety Investigator*, o ISASI, una institución que se enfoca en la previsión de accidentes aéreos, y miembro de *Flight Safety Foundation*, una organización sin fines de lucro que se enfoca en mejorar la seguridad aérea en el mundo.

Somos la primera aerolínea en México en adoptar e implementar la recomendación de la OACI, 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.

En mayo de 2021, la FAA disminuyó la calificación de México a la Categoría 2 después de una revisión de la Agencia Federal de Aviación Civil del Gobierno de México, ya que concluyó que México no cumplía con los estándares de seguridad de aviación internacional de la OACI. Como resultado de esta decisión, nuestros vuelos actuales hacia y desde los EE.UU. continuaron sus operaciones normales; sin embargo, estuvimos sujetos a restricciones al crecimiento, consistentes principalmente en adicionar destinos a los EE.UU., mientras México mantuviera la Categoría 2 conforme a la FAA. Estas restricciones incluyeron ajustes en los contratos de código compartido y prohibiciones para aumentar las rutas o frecuencias a ciertos lugares, agregar destinos de vuelos nuevos, y registrar aeronaves nuevas autorizadas a realizar vuelos en el espacio aéreo en los EE.UU. En cambio, las aerolíneas de EE.UU. pudieron continuar operando sin restricciones en vuelos a o desde México. El 3 de mayo de 2023, el gobierno mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos de México. Dichas reformas incorporan a la ley los estándares de ICAO necesarios para cumplir con los requisitos de IASA para un país clasificado como Categoría 1 de la FAA. La SICT anunció a través de la AFAC que solicitaría una auditoría final por IASA, e implementaría las medidas que IASA solicitará para recuperar la Categoría 1 de la FAA. La auditoría concluyó el 2 de junio de 2023. El 14 de septiembre de 2023, la FAA aumentó la categoría de México a Categoría 1.

Tecnología de la Información

Nuestros esfuerzos de tecnología de la información se centran en apoyar nuestras operaciones, así como abordar las consecuencias de la pandemia de COVID-19 y la reestructura financiera. En apoyo de estos esfuerzos, hemos adoptado medidas para promover la migración a la nube y expandir la capacidad y agilidad de los canales de ventas y distribución, con un enfoque en mejorar la experiencia del cliente y habilitar funciones nuevas a ser empleadas por los agentes de reservaciones y en los mostradores de registro en los aeropuertos. Por ejemplo, hemos hecho mejoras en los procesos electrónicos que manejan el sistema de registro de pasajeros, incluidos los cambios que permiten a los clientes modificar sus reservaciones, la asignación de asientos y el monitoreo del equipaje en tiempo real a través de nuestra aplicación móvil. También hemos priorizado mejorar las soluciones para el trabajo remoto, así como la modernización de los componentes de la infraestructura de tecnologías de la información.

Nuestros ecosistemas digitales de canales de ventas y distribución son esenciales para las estrategias comerciales y de experiencia del cliente. Durante los últimos años, mejoramos significativamente la disponibilidad de nuestro sistema a través de la redundancia de infraestructuras y una estrategia de fiabilidad, así como mejoramos nuestro ecosistema digital y creamos nuevos productos tales como:

- canales digitales que ofrecen apoyo a los viajes internacionales, que incluyen ofrecer a los mercados internacionales la opción de pagar en línea el equipaje facturado o de mano, notificaciones de equipaje y cuentas corporativas migradas a nuestra nueva experiencia web para empresas;
- renovación del hardware de nuestros quioscos, que mejora la experiencia de los pasajeros y nuestra fiabilidad;
- integración de Aeroméxico Rewards con nuestro sitio web y servicios premium en relación con nuestro cambio de marca; y
- nueva aplicación móvil, que mejora la experiencia de los clientes nacionales e internacionales.

Para mejorar la eficiencia operacional, nos centramos en procesos activados por datos y eventos en tiempo real. Hemos adoptado iniciativas clave, tales como:

- un nuevo y automatizado sistema de conciliación de equipajes;
- la funcionalidad de gerente de restauración, que consiste en herramientas para dar seguimiento a las operaciones en tierra a fin de evaluar los tiempos entre aterrizaje y despegue, y evitar retrasos;
- los sistemas de documentos sin papel, que simplifican la verificación de los requisitos normativos y la documentación de la tripulación, así como la recepción de información de los clientes con requisitos especiales al digitalizar las formas de aeropuertos y de viajes aéreos;
- una perspectiva única de los vuelos, que consiste en consolidar la información de los vuelos en un único sistema operacional del personal; y
- la aplicación móvil de la tripulación, que mejora la experiencia del pasajero a bordo al simplificar el intercambio de información entre los miembros de la tripulación.

Asimismo, hemos adoptado tecnologías nuevas, tales como biometría, modernización de kioscos y mejoras en el registro.

También aprovechamos las soluciones de tecnologías de la información para mejorar la experiencia de los clientes. Por ejemplo, hemos adoptado un enfoque de visión única del cliente, que consiste en usar la tecnología para personalizar los servicios para cada uno de los clientes. También hemos puesto a disposición opciones en línea para los clientes, incluidas las soluciones de autoservicio relacionadas con las operaciones irregulares, que permite a los pasajeros su manejo durante interrupciones, por ejemplo, cancelaciones de vuelos.

Esperamos actualizar incluso más las herramientas digitales expandiendo las medidas de estandarización de la arquitectura de los servicios en la nube, y actualizando nuestras aplicaciones, conforme nos enfoquemos continuamente en desarrollar capacidades de autoservicio y servicios personalizados que mejoren la experiencia del cliente. Estas medidas nos permiten crear plataformas escalables, separadas, seguras y confiables. También esperamos adoptar nuevas metodologías y capacitación. Este proceso tiene por objeto incrementar la eficiencia y el valor del negocio a través de la optimización en un entorno integrado en la nube.

Ciberseguridad y protección de datos

Frecuentemente reforzamos la infraestructura de tecnologías de la información para ayudar a garantizar que el equipo y el software de cómputo y de conexión en red, así como la red de comunicación de datos, estén bien protegidos y monitoreados. Adicionalmente, monitoreamos regularmente nuestros sistemas para reducir vulnerabilidades y riesgos, permitir visibilidad y mejorar nuestra capacidad de respuesta de incidentes y resiliencia del sistema, con el objetivo de prevenir disrupciones de negocio y operacionales. Como parte de este esfuerzo, el 14 de enero de 2022, celebramos un contrato con SCITUM, S.A. de C.V., o SCITUM, el cual provee servicios de ciberseguridad especializados, incluyendo supervisión, prevención, detección, investigación y respuesta a posibles amenazas a través de un centro de seguridad de operaciones. Nuestro programa de ciberseguridad se basa en normas internacionales para ejecutar y mantener las mejores prácticas recomendadas para el beneficio de nuestros clientes y proveedores.

Estamos sujetos a leyes, regulación y normas de protección de datos de distintas jurisdicciones, incluyendo México, la Unión Europea, los EE.UU., Reino Unido, Perú y Colombia, y el incumplimiento con dichas leyes, regulaciones y normas de protección de datos podrían someternos a litigios, investigaciones y otras acciones legales, con la posible imposición de multas, sanciones y otras penalidades, medidas costosas de cumplimiento y

riesgo reputacional. Como resultado, tenemos la necesidad de monitorear y actualizar constantemente nuestra infraestructura de tecnologías de la información y los programas de privacidad y protección de datos, en particular, los procedimientos para obtener, proteger, transmitir y eliminar los datos personales y la información confidencial. De manera continua actualizamos y reforzamos los avisos de privacidad y los contratos que involucran datos personales, a fin de cumplir con los requisitos legales específicos que nos son aplicables.

Nuestro comité de protección de datos supervisa el cumplimiento relacionado con los datos. Este órgano interno delibera y toma decisiones acerca de los asuntos relacionados con el uso de los datos personales, con base en nuestras obligaciones previstas en las leyes aplicables.

Desde 2017 hemos implementado un programa de ciberseguridad, el cual ha sido desarrollado continuamente con base en las normas y metodologías internacionales. Como tal, hemos implementado políticas, procedimientos y las mejores prácticas de la industria. Nuestras políticas de seguridad tienen por objeto:

- reducir las vulnerabilidades y los riesgos asociados con la información confidencial y activos;
- incrementar la visibilidad y mejorar el monitoreo de las amenazas asociadas con la confidencialidad, disponibilidad e integridad del ecosistema digital; e
- incrementar la respuesta a incidentes y la capacidad de resiliencia para preservar la continuidad del negocio.

Nos enfocamos continuamente en reforzar los procesos críticos del negocio y priorizar la redundancia operacional, a fin de aumentar la calidad y seguridad de los servicios a los clientes, en particular, en cuanto a los datos personales. Actualmente, contamos con la certificación de nivel 1 de servicio de PCI DSS v4.0, que se relaciona con la industria de tarjetas de pago. Las iniciativas principales conforme al plan de gestión de crisis se basan en los controles de seguridad de dominio de ISO 27001 y los marcos del Instituto Nacional de Normas y Tecnología, o los marcos de NIST, en el Departamento de Comercio de los EE.UU. El plan incluye una posición de reconocimiento de tecnología recurrente, que abarca capas de seguridad, incluidas gestión de vulnerabilidades, criminalística, seguridad de productos, clasificación de datos e inteligencia sobre amenazas. Además, somos miembros de *Aviation Information Sharing & Analysis Center*, o A-ISAC, desde 2018, y hemos participado en iniciativas regionales, tales como talleres, eventos y uso compartido de inteligencia.

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 2024, este rubro representó el 91.7% del total de ingresos de la Sociedad, en 2023 fue de 91.6% y en 2022 fue de 89.3%.

Otros ingresos de operación distintos al ingreso por transportación de pasajeros representaron el 8.4%, 8.4% y 10.7% de los ingresos totales de Grupo Aeroméxico durante 2024, 2023 y 2022, respectivamente. Estos ingresos incluyen principalmente ingresos por transportación de mercancías (carga), vuelos de fletamento y otros.

La siguiente tabla muestra cierta información relacionada con los ingresos generados por las categorías de servicios relevantes para los periodos que se indican:

Para el año terminado el 31 de diciembre								
	2024	% de los ingresos	2023	% de los ingresos	Variación	2022	% de los ingresos	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)								
Ingresos por pasajeros								
Pasajeros	4,504.8	80.2%	4,042.8	82.2%	11.4%	3,073.5	80.6%	31.5%
Complementarios.....	646.1	11.5%	461.4	9.4%	40.0%	328.9	8.6%	26.6%
Total de ingresos por pasajeros.....	5,150.9	91.7%	4,504.2	91.6%	14.4%	3,402.4	89.3%	32.4%
Carga.....	296.1	3%	269.9	5.5%	9.7%	291.3	7.6%	(7.3)%
Otros.....	172.9	1%	142.0	2.9%	21.7%	118.3	3.1%	20.0%
Total de otros ingresos.....	469.0	8.4%	411.9	8.4%	13.9%	409.6	10.7%	0.6%
Total de ingresos.....	5,619.9	100.0%	4,916.1	100%	14.3%	3,812.0	100%	29.0%

Sostenibilidad

Grupo Aeroméxico está comprometido en ser un actor proactivo en el desarrollo sostenible de la industria y lograr convertirse en un referente en México y Latinoamérica. Nuestro objetivo es cuidar los impactos sociales, ambientales y económicos causados por nuestras operaciones, en línea con la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y con la estrategia de negocio. Nuestra estrategia de sostenibilidad busca agregar valor al negocio de una manera sistémica e integral, que nos permita posicionarnos como una empresa con visión sostenible, comprometida con nuestros grupos de interés y con las generaciones futuras, manteniendo siempre la seguridad de nuestros clientes y colaboradores como un estándar primordial.

Anualmente llevamos a cabo acciones alineadas a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mediante metas comunes en las dimensiones sociales, ambientales, económicas y de gobernanza en nuestra operación. Por siete años consecutivos entre 2016 y 2022, MERCO nos ha catalogado como la mejor aerolínea de pasajeros en México en términos de reputación corporativa.

Principales acciones sociales

Valoramos la ayuda humanitaria. Nos hemos asociado con organizaciones de la sociedad civil en los sectores público y privado. Por ejemplo, en 2024 transportamos más de 70 órganos y 3,600 cm² de piel humana para trasplantes humanos en colaboración con CENATRA (Centro Nacional de Trasplantes). Hemos contribuido \$15.3millones de pesos a diferentes programas sociales, y ofrecido 100 boletos de avión a organizaciones sociales y de protección al medio ambiente. Además, 1,112 de nuestros empleados han dedicado aproximadamente 11,352 horas a actividades de voluntariado. Con respecto a la prevención de la trata de seres humanos, en el último trimestre de 2023 incluimos tarjetas de prevención de la trata de seres humanos en nuestros aviones, en colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), para concienciar e informar a nuestros pasajeros sobre cómo identificar la trata de seres humanos.

Durante la pandemia del COVID-19, apoyamos las medidas para abordar la emergencia global sanitaria. Por ejemplo, transportamos más de 247 toneladas de suministros y materiales médicos a las instituciones de salud mexicanas; ayudamos a la repatriación de más de 2,400 ciudadanos mexicanos y más de 4,400 extranjeros, quienes fueron afectados por las restricciones fronterizas como consecuencia de la pandemia del COVID-19; donamos equipo de protección personal a instalaciones de atención médica; y ofrecimos transportación a los médicos y al personal técnico de salud de la Cruz Roja Mexicana. En alianza con P&G, transportamos 815,000 mascarillas a comunidades rurales en México.

Hemos implementado procedimientos estableciendo acciones apropiadas en caso de sospecha de tráfico de personas. Nuestros empleados reciben capacitación regular que incluye protocolos de prevención de tráfico de personas. Esperamos expandir la capacitación de prevención de tráfico de personas a personal administrativo, supervisores, asesores de servicio al cliente y gerentes de turno del AICM. Hemos comenzado a incluir en nuestros vuelos una tarjeta de conciencia sobre el tráfico de personas, misma que ha sido preparada en asociación con la UNODC, y la Secretaría Gobernación, o SEGOB.

Hemos adoptado medidas para prevenir el tráfico de fauna silvestre. Desde 2016, nos unimos a la iniciativa del Duque de Cambridge para combatir este delito, y firmamos la Declaración del Palacio de Buckingham. En 2021, anunciamos una declaración contra el tráfico ilegal de la fauna silvestre, que se basa en tres pilares:

- capacitación;
- políticas y procedimientos; y
- campañas de concientización que permitan a los clientes identificar e informar acerca del tráfico ilegal de la fauna silvestre.

También hemos celebrado una asociación con el Centro Nacional de Trasplantes, o CENATRA, para mejorar la coordinación actual y facilitar el transporte de órganos, tejidos y células humanas para trasplante hacia destinos en nuestra red nacional.

Ambiental

Hemos adoptado un análisis de materialidad para identificar nuestras prioridades ambientales. Las aerolíneas de México están sujetas a diversas leyes y reglamentos, federales, estatales y municipales de protección al medio ambiente, incluido el desecho de materiales y sustancias químicas y del ruido de las aeronaves. Diversas autoridades gubernamentales mexicanas hacen cumplir dichas leyes y reglamentos; y estamos sujetos a sanciones administrativas y otras multas de carácter penal o civil, en caso de contravención. A la fecha de este Reporte, consideramos que cumplimos con todos los aspectos relevantes de los reglamentos de protección al medio ambiente en México.

Tenemos el compromiso de disminuir nuestras emisiones de carbono. De forma consistente con el objetivo colectivo adoptado en la 77ª Asamblea Anual de la IATA y sujeto a la confiabilidad y disponibilidad de SAF en México, pretendemos convertirnos en una compañía con cero emisiones en términos netos para el 2050. Además, estamos trabajando en iniciativas y estrategias para mejorar el programa de ahorro de combustible. Estas iniciativas incluyen evaluar el desempeño de la flota de Boeing y de Embraer; incorporando mejoras aerodinámicas a nuestro equipo; y comparando los programas de ahorro de combustible con otras aerolíneas. También continuamos evaluando el uso de biocombustibles alternativos. El programa de reducción de emisiones y del consumo del combustible se centra en nuestro plan de renovación de la flota u en otras acciones ambientales:

Plan de renovación de la flota

Nuestra flota se encuentra entre las más modernas y eficientes, y menos contaminantes, en el mundo. Nuestros motores reducen las emisiones de CO₂ hasta en 25% en comparación con otros motores. Por ejemplo, las aeronaves Boeing 787 Dreamliner son 20% más eficientes y menos contaminantes que las aeronaves convencionales, y estamos incorporando las aeronaves Boeing 737, que son hasta 17% menos contaminantes que su versión previa. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, 54.1% y 49% de nuestra flota consistía de nuevas y más eficientes aeronaves.

- **Programa de eficiencia del combustible:** en términos de este programa, nos hemos enfocado en la incorporación de tecnologías nuevas y en procesos de optimización. En 2024, 2023 y 2022 hemos reducido nuestras emisiones en más de 39,003, 22,315 y 11,807 toneladas de CO₂, respectivamente, y en 5%, 3% y 8%, respectivamente, del consumo de combustible por tonelada-kilómetro, en comparación con 2023, 2022 y 2021, respectivamente, como resultado de mejoras en la eficiencia de las operaciones.
- **Uso de SAF:** usamos el SAF por primera vez en 2010, cuando utilizamos biocombustibles para ciertos vuelos entre México y San José, Costa Rica. En 2011, fuimos la primera aerolínea en operar un vuelo transatlántico con biocombustibles, pues introducimos biocombustibles en los vuelos entre México y Madrid. En 2024, disminuimos el total de nuestras emisiones CO₂ en más de 700 toneladas, excediendo nuestra meta previa de reducir emisiones en 470 toneladas durante el periodo. En 2024, utilizamos más de 320,000 litros de SAF provenientes de residuos de grasa animal y uso de aceite.
- **Programa de compensación voluntaria de emisiones Vuela Verde:** Continuamos fortaleciendo el programa Vuela Verde, en el que ofrecemos a pasajeros y empleados la opción de compensar voluntariamente las emisiones de su vuelo al comprar créditos de carbono que se destinan a proyectos socio-ambientales. Los proyectos socio-ambientales están certificados de acuerdo con normas mundiales, tales como la Reserva de Acción Climática. Los programas socio-ambientales garantizan créditos de carbono de alta calidad y llevan a la conservación de más de 5,000 hectáreas de bosques que protegen a 34 especies en peligro. Además, trabajamos con la organización Bioforestal en relación con proyectos en la Selva Maya, los cuales incluyen los ejidos de Pozo Pirata, Piedras Negras y Gavilanes, ubicados en Quintana Roo. Estos proyectos se centran en la administración forestal. Con los ingresos del programa Vuela Verde de 2024, compensamos 1,858 toneladas de CO₂ con créditos de carbono adquiridos en 2025, que es el equivalente a cero emisiones en 189 vuelos entre la Ciudad de México y Monterrey en la aeronave Boeing 737.

En 2024, cumplimos con todos los requisitos de generar informes sobre emisiones aplicables a nuestras operaciones, que incluyen:

- el CORSIA, regulado por la Circular Obligatoria CO AV 16.4/18 de la Agencia Federal de Aviación Civil;
- el EU ETS; y
- el Certificado de Operación Anual y el Registro Nacional de Emisiones de la SEMARNAT.

A la fecha del Reporte, estamos entregando la información requerida para certificar el cumplimiento con estos requisitos de reporte para el año 2024.

En 2023, la Circular de Asesoramiento CA AV 42/14 de la Agencia Federal de Aviación Civil, para generar informes acerca de los gases de efecto invernadero, datos de consumo de combustible y toneladas-kilómetros fue cancelada por la AFAC y fue reemplazada por el Reporte de Emisiones de CO2 de la Circular CO AV 116/24 hasta posterior aviso.

Otras Acciones Ambientales

Como parte de nuestro compromiso con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, en particular, el Objetivo 12 de Desarrollo Sostenible, contribuimos con acciones de protección al medio ambiente, donde destacan nuestros esfuerzos por disminuir el uso de plásticos de un sólo uso. En 2023, expandimos el programa para continuar sustituyendo los plásticos de un sólo uso en todos los vuelos, y hemos sustituido 27 artículos a bordo que representan más de 26 millones de artículos, por materiales reciclables, reusables y biodegradables.

También hemos implementado iniciativas para promover prácticas sostenibles relacionadas con el consumo de agua y electricidad, así como hemos mejorado los procesos de compras a fin de disminuir el consumo de ciertos materiales y también el desecho de los residuos. El consumo de electricidad en nuestras instalaciones ha disminuido en los años recientes mediante iniciativas, tales como esquemas de trabajo remoto y la implementación de las mejores prácticas. También hemos adoptado medidas para usar de manera eficiente el agua, al centrarnos tanto en la extracción de agua potable como en la gestión de las aguas residuales.

Nuestro hangar principal en el AICM cuenta con la certificación de gestión ambiental de ISO 14001 por Lloyd's Register, y una certificación de Industria Limpia por la PROFEPA, que se aplicaron a nuestro mantenimiento de línea y soporte de los fuselajes del área del Hangar Oriente, y ciertas posiciones asignadas en la Terminal 2 del AICM. Contamos con una política corporativa ambiental y una política ambiental en el mantenimiento e ingeniería, que se centran en las actividades que realizamos en el Hangar Oriente y en el mantenimiento en Línea en el AICM. En 2021, realizamos la primera inspección para identificar y evaluar los impactos ambientales de nuestras operaciones de vuelos. El Hangar Oriente también cuenta con un plan de gestión de residuos. También adoptamos procesos para innovar y desarrollar tecnologías nuevas que nos permitan digitalizar la información, lo cual nos permitirá disminuir el consumo de ciertos materiales, tales como el papel.

Respecto a las emisiones de ruido de las aeronaves, todas nuestras aeronaves cumplen con NOM-036-SICT3-2000, que regula los límites máximos de emisión de ruido, equivalente a la Etapa 3 del Anexo 16 de la OACI. Nuestras aeronaves B787-8 y Boeing 737 MAX están equipadas con motores y tecnologías de baja emisión, cuyo objetivo es disminuir el impacto ambiental de dichas aeronaves en las áreas adyacentes a los aeropuertos y en ruta, así como cumplir con los requisitos más estrictos de niveles de ruido.

Diversidad

Hemos implementado medidas para promover una cultura de diversidad dentro de nuestra estructura corporativa. Como parte de los esfuerzos de diversidad e inclusión, hemos:

- adoptado una declaración sobre la diversidad e inclusión;
- elaborado un manual para capacitar a nuestros profesionales a fin de ayudar a los pasajeros con movilidad reducida y discapacidades visibles y no visibles;
- incorporado al código de ética disposiciones acerca de la diversidad e inclusión;
- creando grupos de interés en la diversidad e inclusión abiertos a nuestros colaboradores; e
- implementando programas de conciencia.

Canales de distribución:

Los esfuerzos de mercadeo y publicidad se centran en destacar nuestras ofertas comerciales y de marcas a los clientes actuales y potenciales. Para implementar la estrategia, y dirigirse a segmentos de clientes, múltiples y diversos, usamos:

- anuncios de televisión;
- anuncios en diferentes periódicos, incluidas las revistas de viajes;
- correos electrónicos directos y otras comunicaciones con los clientes;
- medios sociales;
- folletos impresos;
- carteles;
- anuncios en radio; y
- mercadeo directo y en línea.

Además, usamos promociones de una sola ocasión, incluidos descuentos específicos en tarifas vinculados con eventos especiales. También llevamos a cabo actividades de mercadeo a través de nuestras diferentes asociaciones, incluida la alianza de SkyTeam y la alianza con Delta.

Empleamos canales de distribución directa e indirecta. La estrategia de distribución tiene por objeto disminuir los costos y maximizar la eficacia de los esfuerzos comerciales. Estos esfuerzos han dado como resultado mayores ganancias, y esperamos que la estrategia de distribución nos continúe beneficiando.

Las ventas en línea nos permiten disminuir los costos de distribución y personalizar la experiencia del cliente, lo cual aumenta los ingresos por ventas. Por lo tanto, esperamos continuar centrándonos en incrementar las ventas a través de nuestro sitio web.

Canales de distribución indirecta

Las agencias de viajes son el principal canal de distribución indirecto de boletos para nuestros vuelos. En 2024, 2023 y 2022, los ingresos por ventas indirectas de boletos por las agencias de viaje, incluidas las agencias de viaje en línea, representaron 45.2%, 46.5% y 47.4% respectivamente, del segmento de vuelos comprados. Generalmente, pagamos a las agencias de viaje una comisión estándar de entre 0.5% y 8.5%, dependiendo del mercado geográfico y del tipo de cabina. Tenemos contratos con ciertas agencias de viaje para otorgarles incentivos basados en el desempeño sobre las ventas realizadas en función del número de boletos vendidos. Al 31 de diciembre de 2024, aproximadamente 5,100 grupos de agencia de viaje, incluidas las agencias y los representantes de ventas de expedición de boletos en línea generalmente situados en oficinas fuera de línea, conocidos como Agentes de Ventas Generales, o GSA, formaron parte de nuestra red de distribución indirecta. Las agencias de viaje obtienen información de viajes de la aerolínea y emiten los boletos a través de los Sistemas de Distribución Global, o los GDS, que les permiten hacer reservaciones de vuelos de un gran número de aerolíneas. Participamos activamente en los GDS internacionales más importantes, incluidos:

- Sabre;
- Amadeus;
- Travelport and Galileo; y
- Travelsky.

A cambio del acceso a dichos sistemas, pagamos una comisión de operación por cada segmento de vuelo reservado a través de un GDS. Como parte del proceso para simplificar los canales de distribución y disminuir las comisiones por reservaciones, con regularidad negociamos disminuciones en las comisiones de GDS. Además, con frecuencia renegociamos los contratos con los agentes de viaje para ajustar los bonos de incentivos que pagamos.

Canales de distribución directa

Asimismo, vendemos nuestros boletos de avión y productos adicionales directamente a los clientes en nuestra aplicación móvil, nuestro sitio web, a través de nuestro call center y en nuestras tiendas físicas. Nuestro sitio web permite a los clientes revisar las tarifas y horarios, y comprar los boletos. En 2024, 2023 y 2022, los ingresos por ventas de boletos a través del sitio web, representaron 35.5%, 32.6% y 30.7%, respectivamente, de los ingresos por pasajeros.

Nuestros call centers son operados por terceros a través de números gratuitos en 19 países, y recibimos 4.5 millones, 4.1 millones y 4.3 millones de llamadas de clientes en 2024, 2023 y 2022, respectivamente. A través de estos call center, se brinda atención a clientes sobre cotizaciones, compras

de boletos, cambios en reservaciones, compra de servicios adicionales e información general. Los call centers operan en español, francés, inglés y portugués. Los ingresos por ventas de boletos a través de call centers representaron 6.6%, 11.5% y 10.5% de las ventas de boletos de pasajeros en 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

Además, al 31 de diciembre de 2024, contábamos con 82 tiendas de viajes físicas dadas en franquicia en México, las cuales eran propiedad y operadas por terceros, incluidas 10 tiendas en los principales aeropuertos de México, y 8 oficinas de ventas especializadas, que en su mayor parte se dedican a atender cuentas de empresas y gobiernos. Hemos celebrado más de 750 contratos de ventas corporativas en el mundo. Dependiendo del cliente, los beneficios conforme a dichos contratos incluyen tarifas preferenciales relacionadas con las ventas, soporte extendido al cliente, ascensos y puntos adicionales de Aeroméxico Rewards.

Comercio electrónico

Nuestra estrategia de comercio electrónico y distribución digital tiene por objeto incrementar la relevancia de nuestro sitio web como una fuente de compras de boletos por internet reservados directamente.

Nuestros canales digitales incluyen nuestra página web, la aplicación móvil de Aeroméxico y los kioscos interactivos que se encuentran en los aeropuertos principales en México. Para optimizar y personalizar la experiencia de compras de los clientes, entre otros, nosotros:

- identificamos ofertas dinámicas con base en las preferencias de los clientes, al adaptar el precio de los asientos y productos;
- ofrecemos tarifas nuevas para las familias con ajustes de reservaciones flexibles, incluidas las categorías con cambios ilimitados, reembolsos y derechos de reagendar, en caso de que se pierda algún vuelo;
- ofrecemos beneficios a los miembros de Aeroméxico Rewards que incluyen métodos de pagos integrados (por ejemplo, el uso de los puntos de Aeroméxico Rewards) para las comisiones por el equipaje documentado, ascensos de asientos y nuestro programa Fly Green; y
- hemos mejorado la experiencia del cliente al reservar boletos directamente:
 - o al dar a los clientes la capacidad para realizar cambios y cancelaciones, o elegir un horario nuevo en caso de un ajuste en el vuelo a través de nuestra página web; y
 - o al permitir la carga electrónica de los documentos necesarios para viajar internacionalmente a los EE.UU. y otros destinos.

Nuestra adquisición del control de PLM y de Aeroméxico Rewards también contribuye a mejorar la experiencia de los clientes, puesto que ahora hemos integrado por completo a Aeroméxico Rewards con nuestras plataformas digitales.

Programa de Lealtad Aeroméxico Rewards

El 10 de abril de 2023, renombramos Club Premier y lo transformamos en el programa de lealtad Aeroméxico Rewards. Todos los miembros de Club Premier y sus respectivos puntos fueron transferidos al nuevo programa de Aeroméxico Rewards. Aeroméxico Rewards está diseñado para promover la lealtad entre los pasajeros y atraer a clientes nuevos.

En 1991, lanzamos nuestro programa de viajero frecuente "Club Premier", el primer programa de lealtad para una aerolínea mexicana. El 15 de julio de 2022 readquirimos el control de PLM. PLM presta servicios de mercadeo de lealtad a través de socios comerciales. Estos servicios permiten que nuestro programa incremente el compromiso del cliente y nuestros ingresos a través de actividades relacionadas con los viajes. PLM diseña y ejecuta los programas de mercadeo dirigidos a incrementar los ingresos, el conocimiento de la marca y la lealtad del cliente.

Al 31 de diciembre de 2024, nuestro programa de lealtad tenía aproximadamente 12.5 millones de miembros. Aeroméxico Rewards también incluye un segmento corporativo, denominado Aeroméxico Rewards Corporativo, que ofrece beneficios en la forma de bienes y servicios a aproximadamente 5,700 miembros corporativos activos.

Los miembros de Aeroméxico Rewards pueden ganar puntos de varias maneras. Los Puntos Premier se pueden acumular al volar con Aeroméxico, Aeroméxico Connect o en otras aerolíneas de SkyTeam, o en aerolíneas con quienes tenemos contratos de código compartido. Dependiendo del nivel de un miembro de los Puntos Premier ganados, Aeroméxico Rewards tiene cuatro niveles de programas de viajero frecuente: Clásico, Oro, Platino y Titanio.

Adicionalmente, los titulares de tarjetas de crédito de marca conjunta de American Express y Santander pueden ganar puntos que cuentan en los niveles de estatus de Aeroméxico Rewards. Cada nivel otorga un conjunto distinto de beneficios a sus miembros. Los miembros de Aeroméxico Rewards pueden usar los Puntos Premier para comprar vuelos y servicios de ascenso en Aeroméxico, Aeroméxico Connect, otras aerolíneas miembros de SkyTeam, o aerolíneas con quienes tenemos contratos de código compartido. Los puntos de Aeroméxico Rewards también se pueden usar para realizar compras en ciertos hoteles alrededor del mundo.

Nuestro sitio web de Aeroméxico Rewards permite a los clientes inscribirse en el programa de Aeroméxico Rewards, canjear puntos y conocer de nuevas promociones. Los miembros de Aeroméxico Rewards también pueden participar en sorteos anuales, en donde pueden ganar premios, tales como viajes, automóviles y puntos adicionales. Los miembros también tienen acceso a subastas especiales de Aeroméxico Rewards, que les permiten competir por artículos y experiencias utilizando los puntos de Aeroméxico Rewards. Aeroméxico Rewards también brinda a sus miembros la oportunidad de usar los puntos para apoyar a fundaciones sin fines de lucro afiliadas con el programa, y así contribuir al desarrollo social de México.

Los miembros de Aeroméxico Rewards también se benefician al poder hacer uso de nuestros salones. Operamos 11 salones ubicados en los principales aeropuertos en México. Los salones ofrecen servicios que van de centros de negocios a un *spa*. Los miembros Titanio y Platino de Aeroméxico Rewards tienen acceso gratuito a estos salones, y otros clientes pueden obtener dicho acceso pagando una comisión o bien, como una cortesía incluida en la clase de sus boletos.

PLM

PLM representaba un convenio de participación con AIMIA, una compañía canadiense especializada en la administración y desarrollo de programas de lealtad. Obtuvimos ingresos por las ventas a PLM de recompensas en boletos por un monto de \$175.4 millones de dólares, \$155.3 millones de dólares y \$92.9 millones de dólares en 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

Incurrimos en gastos derivados de la compra de Club Premier, actualmente conocido como Aeroméxico Rewards, puntos de PLM por \$141.9 millones de dólares, \$106.3 millones de dólares y \$75.2 millones de dólares en 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

Adquisición de PLM

El 29 de junio de 2022, celebramos un acuerdo con AIMIA y PLM para obtener el control sobre PLM, nuestra subsidiaria propietaria de Aeroméxico Rewards. Conforme al contrato, Aimia recibió \$430.4 millones de dólares en ingresos netos en efectivo, y AIMIA tiene derecho a una cantidad de \$24.1 millones de dólares en concepto de beneficios no percibidos ya que PLM alcanzó determinados objetivos de facturación bruta anual en 2023. El 29 de mayo de 2024, pagamos a Aimia el monto de \$24.1 millones de dólares a PLM por haber alcanzado los objetivos de desempeño. Esta adquisición nos ha permitido integrar plenamente los servicios de Aeroméxico Rewards en nuestra plataforma, lo que mejora nuestra capacidad para impulsar el compromiso de los clientes y nuestra experiencia de cliente.

Patentes, licencias, marcas y otros contratos:

iii) Patentes, licencias, marcas y otros contratos.

Nuestros derechos de propiedad intelectual incluyendo marcas, nombres comerciales y nombres de dominio, son esenciales para la operación y el desarrollo del negocio. Nuestras marcas, nombres comerciales y nombres de dominio permiten a los clientes identificarnos claramente como la fuente de los servicios, y así distinguir nuestros servicios y productos de aquéllos que entregan los competidores en el mercado. Nuestras marcas más relevantes incluyen nuestro nombre comercial "Aeroméxico", nuestro logo, que consiste en un diseño con la cabeza de un hombre y un águila, y los nombres comerciales tales como "Aeroméxico Vacations", "Aeroméxico Connect", "Aeroméxico Cargo" y "Aeroméxico Servicios".

Al 31 de diciembre de 2024, éramos titulares de más de 1,000 marcas registradas en distintas jurisdicciones, incluyendo 39 avisos comerciales. Hemos registrado ciertas marcas y marcas de servicios en relación con la alianza SkyTeam. Esperamos seguir teniendo el derecho a usar dichas marcas comerciales, marcas de servicio y logos, siempre y cuando seamos parte de esta alianza.

Asimismo, hemos registrado ciertos nombres de dominios relacionados a nuestro negocio, los cuales son importantes para nuestras campañas de marca y mercadeo. Los dominios de internet principales son: www.aeromexico.com y www.aeromexicorewards.com.

También licenciamos cierto software y otra tecnología de proveedores, incluyendo Sabre y Oracle. Estos programas son fundamentales para los sistemas automatizados de los que dependemos para planificar y dirigir nuestro negocio, incluyendo nuestra página web, el sistema de reservas, los sistemas de mantenimiento, los planes de vuelo, los sistemas para generar los roles de vuelo y de tripulación y la contabilidad de los registros de ingresos.

Para mayor información sobre las tecnologías y sistemas operados y suministrados por terceros, véase "Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio – Nuestro negocio depende de tecnología y sistemas automatizados, muchos de los cuales son operados por terceros, y cualquier falla de dicha tecnología o sistemas podrían afectare material y adversamente nuestro negocio" y "Factores de riesgo – Riesgos

Relacionados con Nuestro Negocio-Si no cumplimos nuestras obligaciones en virtud de los acuerdos de licencia o tecnología con terceros, o si no podemos conceder licencias de derechos de uso de tecnologías en condiciones razonables, podríamos vernos obligados a pagar daños y perjuicios, perder derechos de licencia que son fundamentales para nuestro negocio o ser incapaces de desarrollar y ofrecer nuevos productos o servicios en el futuro”.

Para mayor información sobre los riesgos relacionados con nuestra propiedad intelectual, véase “Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio - Es posible que no seamos capaces de obtener, mantener, proteger, defender y hacer valer adecuadamente nuestros derechos de propiedad intelectual, incluidas nuestras marcas registradas, nombres comerciales y marcas de servicio, lo que podría afectar negativamente a nuestra capacidad para competir.” y “Factores de riesgo - Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio - Si no cumplimos nuestras obligaciones en virtud de los acuerdos de licencia o tecnología con terceros, o si no podemos conceder licencias de derechos de uso de tecnologías en condiciones razonables, podríamos vernos obligados a pagar daños y perjuicios, perder derechos de licencia que son fundamentales para nuestro negocio o ser incapaces de desarrollar y ofrecer nuevos productos o servicios en el futuro.”

Concesiones y Permisos

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

Ambas concesionarias operan rutas a destinos internacionales de conformidad con las autorizaciones (permisos) otorgadas por la SICT 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: EE.UU., Canadá, España, Francia, Colombia, Chile, Perú, Brasil, Argentina, Japón, Honduras, Costa Rica, Cuba, Países Bajos y Reino Unido. A la fecha del presente Reporte, Aeroméxico opera a San Salvador, El Salvador, conforme a una autorización unilateral con obligación de reciprocidad.

Contratos Operativos

Para la prestación del servicio público de transporte aéreo se cuenta con una flota que en su mayoría se incorpora a la Sociedad a través de contratos de arrendamiento.

Seguros

Contamos con los seguros de aviación necesarios para cubrir los daños materiales que pudieran afectar a nuestras aeronaves, los valores asegurados están de acuerdo con la pérdida probable, 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.

Para obtener más información acerca de los riesgos relacionados con las pólizas de seguro, incluidos los aumentos potenciales en los precios debido a eventos mundiales, véase “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—Nuestras operaciones conllevan riesgos inherentes que podrían no estar cubiertos por los seguros, o que podrían ser difíciles de asegurar en términos comercialmente aceptables”.

Principales clientes:

iv) Principales clientes

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

Legislación aplicable y situación tributaria:

v) Legislación aplicable y situación tributaria

Regulación General

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

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

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

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

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

Las aerolíneas que operan el servicio público de transporte aéreo regular deben obtener autorización previa de la AFAC para operar rutas adicionales y deben iniciar operaciones en un plazo de 90 días en rutas nacionales y en un plazo de 180 días en rutas internacionales, a partir de la fecha de autorización de las mismas. Los solicitantes deben presentar las modificaciones al estudio técnico-operativo del servicio o servicios de transporte aéreo nacional regular que pretenda operar y, en su caso, el programa de inversión. Las regulaciones establecen que los servicios de transporte aéreo no regular, de fletamento y taxi aéreo, serán complementarios al servicio de transporte aéreo regular y deben comercializarse como parte de otros servicios en paquete. Adicionalmente, existen diversas regulaciones que todas las aerolíneas deben cumplir en materia de ruido, requisitos en materia ambiental, seguridad, capacitación, entre otras.

Regulación de la Industria Aérea Mexicana**Regulación Operativa**

El servicio de transporte aéreo regular, en oposición al servicio de transporte aéreo no regular, es considerado un servicio público en México. Como un servicio público en México, el transporte aéreo de pasajeros está sujeto a una extensa regulación y estricta supervisión por diversas autoridades de 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 SICT, la cual ejerce sus atribuciones principalmente a través de la AFAC.

La Ley de Aviación Civil regula el uso y desarrollo del espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, respecto de la prestación y desarrollo del servicio de transporte aéreo. Además, la Ley de Aviación Civil establece las reglas y normas principales que son aplicables, entre otros, a tarifas, derechos de pasajeros, espacio aéreo nacional y seguridad de los vuelos, el otorgamiento de concesiones, permisos y certificaciones para las operaciones de las compañías de transporte, el registro aeronáutico nacional, la certificación de vuelos, la capacitación del personal, las sanciones a las compañías de transporte, y la responsabilidad civil de las aerolíneas. La Ley de Aviación Civil establece que la SICT es el regulador principal del servicio de transporte aéreo en México el cual, a través de la AFAC, es responsable y tiene la facultad de, entre otras:

- establecer y conducir políticas y programas para la regulación y desarrollo de los servicios de transporte aéreo;
- otorgar concesiones y permisos, vigilar su cumplimiento y, en su caso, resolver las modificaciones o la terminación de dichos permisos y concesiones;
- otorgar excepciones, exenciones, y extensiones requeridas para la seguridad de las operaciones aéreas, según las mismas son requeridas por la regulación técnica aplicable;
- expedir las Normas Oficiales Mexicanas y demás disposiciones administrativas;
- normar, supervisar y vigilar los servicios de navegación aérea;
- expedir y aplicar medidas y normas de seguridad e higiene en los servicios de transporte aéreo;
- expedir certificados de matrícula, de aeronavegabilidad y los de explotador de servicios aéreos y determinar la suspensión, cancelación, revalidación o revocación de los mismos;
- mantener y operar el Registro Aeronáutico Mexicano en el que se realiza el registro de aeronaves y arrendamientos sobre aeronaves;
- establecer y supervisar el sistema de aerovías en el espacio aéreo mexicano;
- participar en los organismos internacionales relevantes y en las negociaciones de tratados;
- promover la formación y capacitación del personal técnico aeronáutico del gobierno mexicano;
- expedir y, en su caso, revalidar o cancelar las licencias del personal técnico aeronáutico;
- interpretar la Ley de Aviación Civil y su reglamento;
- autorizar y llevar a cabo actividades de vigilancia de aerolíneas, prestadores de servicios de mantenimiento y otros;
- designar y, en su caso, remover a los comandantes regionales, de aeropuertos, helipuertos y aeródromos civiles en general;
- aprobar los planes de vuelo para las aerolíneas y los aeródromos; y
- otorgar permisos para el establecimiento de instituciones educativas y talleres de reparación.

La AFAC principalmente supervisa y verifica el cumplimiento por parte de los concesionarios, permisionarios, operadores y prestadores de los servicios aéreos con la Ley de Aviación Civil, su reglamento, las NOMs y cualquiera otra disposición aplicable y, desempeña sus funciones principalmente por conducto de comandancias regionales y de aeropuerto.

La Ley de Aeropuertos y su reglamento 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 SICT como la autoridad regulatoria de aeropuertos en

México y establece las reglas y estándares principales con respecto a, entre otros, concesiones y permisos, los derechos y obligaciones de operadores de aeropuertos y tarifas que pueden ser cobradas a los usuarios con respecto a los servicios aeroportuarios.

El gobierno federal mexicano ha suscrito y ratificado las principales convenciones internacionales relacionadas con el transporte aéreo comercial internacional, incluyendo la Convención de Varsovia de 1929 (según fue modificada 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. Cada una de estas convenciones están sujetas a ciertas reservas y declaraciones realizadas por México al momento de su ratificación. 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 continuas de conformidad con las solicitudes hechas por los países firmantes de tiempo en tiempo y puede comprender ciertas o la totalidad de las denominadas libertades del aire establecidas en la Convención de Chicago de 1944. En ciertos casos, una aerolínea mexicana puede operar una ruta internacional con respecto a la cual no se haya firmado un acuerdo bilateral, de conformidad con un permiso unilateral otorgado por la AFAC, sujeto a reciprocidad.

A la fecha de este Reporte, México no otorga privilegios de cabotaje a operadores aéreos de otros países en el territorio mexicano. Como resultado, no se permite a las aerolíneas extranjeras transportar pasajeros o carga en el territorio mexicano, y después operar una ruta entre dos destinos en territorio mexicano o en un destino en otro país (aparte del país de origen de la aerolínea correspondiente). Como resultado, México no adopta la política de cielos abiertos respecto a la aviación comercial. No obstante, en ocasiones, las autoridades de México han considerado otorgar ciertos derechos, conocidos como derechos de la quinta libertad, a otros países, y pueden decidir otorgar esos derechos en el futuro. Dicha política tendrá un efecto sustancial en el marco normativo y competitivo de la industria de aviación mexicana.

Concesiones y Permisos para Proveer Servicios de Transporte Aéreo

De conformidad con la Constitución, México tiene el dominio directo respecto al espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, y como resultado, el dominio de dicho espacio aéreo es inalienable e imprescriptible, y no se podrá realizar la explotación, el uso o el aprovechamiento sino a través de concesiones o permisos otorgados por el Ejecutivo del Gobierno Federal de México, a través de la SICT.

En apego a la Ley de Aviación Civil, se requiere de concesión que otorgue la SICT 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. Se deberá obtener una concesión por cada sociedad que preste dichos servicios, en el entendido que, las afiliadas de estas sociedades no podrán operar bajo la misma concesión.

Otros requisitos necesarios para obtener una concesión son: (i) la disponibilidad de aeronaves y equipo aeronáutico, que se requiere para cumplir con los requisitos técnicos de seguridad, condiciones de aeronavegabilidad y condiciones ambientales; (ii) la disponibilidad de hangares, talleres de reparación e infraestructura necesarios para las operaciones, además de la disponibilidad de personal técnico y administrativo capacitado para la operación de la concesión solicitada; y (iii) experiencia en la industria. Además, conforme a la Ley de Aviación Civil, adicionalmente a dicha concesión, se requiere la autorización de rutas específicas emitida por la SICT a fin de prestar el servicio público de transportación aérea nacional en cualquier ruta en particular. 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. La concesión de Aeroméxico fue otorgada por la SICT en marzo de 2000, en tanto que la concesión de Aeroméxico Connect fue otorgada por la SICT en octubre de 2000. Estas concesiones permitieron a Aeroméxico y a Aeroméxico Connect ofrecer ciertos servicios, incluidos los servicios públicos de transportación aérea nacional regular, de una compañía de transporte aéreo de carga y de correo postal. Estas concesiones también establecen las rutas nacionales que se nos ha permitido operar, además de las aeronaves que se nos ha permitido volar en estas rutas.

De conformidad con la Ley de Aviación Civil, la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional no regular, tales como vuelos de fletamento, 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). El permiso para los servicios de transportación aérea nacional no regular es otorgado únicamente en favor de las entidades constituidas en México, y el permiso para los servicios de transportación aérea regular internacional es otorgado en favor de las entidades no constituidas en México. Además, el permiso para los servicios de transportación aérea no regular internacional puede ser otorgado a favor tanto de entidades constituidas en México como no en México, y el permiso para los servicios de transportación aérea comercial privada puede ser otorgado a favor de personas físicas y morales, constituidas en México y no en México. Dichos permisos pueden ser otorgados por periodos indefinidos, en el entendido de que el permiso necesario para operar servicios de transporte aéreo internacional regular depende de la existencia de tratados internacionales recíprocos.

La Ley de Aviación Civil establece que las concesiones y permisos pueden ser terminados, entre otras, por cualquiera de las siguientes causas principales:

- el vencimiento de la vigencia establecida en la concesión o permiso, o cualquiera de sus prórrogas
- la renuncia a la concesión y a los permisos por parte del beneficiario

- la revocación por la SICT 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 SICT; (vi) aplicar tarifas diferentes a las registradas, o en su caso, aprobadas, según sea aplicable; (vii) alterar o falsificar documentos oficiales relacionados con la Ley de Aviación Civil, (viii) suspender, en forma total, la prestación de los servicios sin autorización de la SICT, salvo en caso fortuito o de fuerza mayor; (ix) prestar servicios distintos a los señalados en la concesión o permiso respectivo; (x) infringir las condiciones de seguridad en materia de aeronavegabilidad y seguridad operacional; (xi) incumplir con las obligaciones de pago de las indemnizaciones por daños que se originen en la prestación de los servicios; (xii) ejecutar u omitir actos que impidan la prestación de servicios concesionados o asignados entre quienes tengan derecho a ello; (xiii) infringir las medidas y normas de higiene y de protección al ambiente; (xiv) realizar cabotaje en territorio nacional, utilizando aeronaves extranjeras no autorizadas para tal fin; y (xv) 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 asignación respectivos, siempre que por el incumplimiento se haya impuesto una sanción y ésta haya quedado firme en términos de ley.
- liquidación o disolución del titular de la concesión.

La SICT revocará de inmediato las concesiones o permisos en los casos previstos en los incisos (i) a (v), (vii), (x), cuando la autoridad considere que el incumplimiento es grave, y (xiv) que anteceden. La SICT también revocará una concesión cuando la concesionaria haya sido sancionada previamente por la misma causa al menos tres veces, en los casos previstos en los incisos (vi), (viii), (ix), (xi), (xii) y (xiii). En caso de revocación de la concesión o el permiso correspondiente, no se permitirá a la concesionaria obtener, directa o indirectamente, otra concesión dentro de un plazo de cinco años contados a partir de la resolución de revocación definitiva.

De conformidad con el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, la SICT está autorizada para suspender los servicios aéreos, las operaciones, las licencias y los certificados de capacidad de las concesionarias, cuando:

- una aeronave no cumpla con las condiciones y requisitos de aeronavegabilidad aplicables;
- una inspección resulte en la determinación de que existen condiciones que ponen en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas;
- los servicios de la compañía de transporte aéreo o las operaciones del taller aeronáutico no cumplan con los requisitos y condiciones establecidos en el permiso o concesión correspondiente;
- el personal técnico aeronáutico presente alguna incapacidad psicofísica, temporal o permanente, que impida el desempeño apropiado de sus funciones;
- la tripulación de vuelo y el personal en tierra que ejecuten funciones de control de tráfico aéreo no permanezcan en sus puestos antes de ser sustituidos por personal autorizado, excepto en causas de fuerza mayor;
- la operación de un centro de capacitación no cumpla con los requisitos de la SICT respecto a enseñanza, emisión de diplomas, certificados, historiales y certificados académicos; y
- la concesionaria no cumpla con los requisitos correspondientes para iniciar operaciones. Cualquier suspensión que sea ordenada continuará vigente en tanto subsistan las condiciones que la generaron.

En caso de que las concesiones y permisos de Aeroméxico y/o de Aeroméxico Connect sean revocados por alguna de las causas antes especificadas, no tendríamos derecho a ninguna indemnización, y ese evento perjudicaría nuestra capacidad para manejar el negocio. Véase “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—Nuestras operaciones están sujetas a concesiones, autorizaciones regulatorias y licencias de operación locales e internacionales”.

Nuestras Concesiones y Permisos

Conforme a los términos de la Ley de Aviación Civil, todas las aerolíneas requieren una concesión o permiso para prestar servicios públicos de transporte aéreo en México. A la fecha de este Reporte, Aeroméxico ofrece servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en las rutas nacionales e internacionales que cubre la concesión TAN-OR-AMX, la cual fue otorgada por la SICT el 16 de marzo de 2000. Esta concesión tiene vigencia por un total de 30 años y establece las rutas nacionales que podemos operar, así como las aeronaves que podemos usar para realizar los vuelos en dichas rutas. Ciertos requisitos de aeronaves están sujetos a modificación, y pueden ser actualizados en función de las especificaciones de operación de la SICT. De igual forma, Aeroméxico Connect también presta servicios de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo, en rutas nacionales e internacionales conforme a la concesión TAN-OR-SLI, la cual fue otorgada por la SICT el 24 de octubre de 2000. Esta concesión también tiene una duración de 30 años.

Ambas concesionarias operan rutas a destinos internacionales de acuerdo con las autorizaciones o permisos otorgados por la SICT y los acuerdos bilaterales entre México y los gobiernos de los destinos internacionales. Estos acuerdos bilaterales están sujetos a las leyes y reglamentos en cada destino, incluidas las leyes y reglamentos de los EE.UU. y de los estados hacia donde realizamos los vuelos, que son supervisados por el DOT y la

FAA. Los acuerdos bilaterales de México que son más importantes para nuestras operaciones incluyen los tratados con los EE.UU., Canadá, España, Francia, Colombia, Chile, Perú, Brasil, Argentina, Japón, Honduras, Costa Rica, Países Bajos, Cuba y el Reino Unido. A la fecha de este Reporte, operamos una ruta a San Salvador, El Salvador, de acuerdo con una autorización unilateral con obligaciones de reciprocidad.

Adquisición, enajenación e importación de aeronaves

De conformidad con la Ley de Aviación Civil y sus reglamentos y el Reglamento del Registro Aeronáutico, 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.

La importación de aeronaves civiles o comerciales a México está sujeta a la previa autorización de la SICT 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. Las aeronaves operadas en México por concesionarios mexicanos tienen permitido volar el espacio aéreo mexicano, o aterrizar a y despegar desde territorio nacional, siempre que dichas aeronaves hayan sido correctamente registradas en el Registro Aeronáutico Mexicano. Para registrar una aeronave en México y mantener dicho registro, la aeronave deberá contar con un certificado de matrícula y un certificado de aeronavegabilidad, los cuales en todo momento permanecerán a bordo de la aeronave. La AFAC emite el certificado de matrícula a través del Registro Aeronáutico Mexicano y el certificado de aeronavegabilidad a través de la Subdirección General de Seguridad Aérea, los cuales deben de encontrarse dentro de las aeronaves correspondientes en todo momento.

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 dos años a partir de la fecha de su inspección por la AFAC, y autoriza a la aeronave a volar sobre el espacio aéreo mexicano, sujeto al cumplimiento continuo de ciertos requerimientos y condiciones técnicas. El certificado de aeronavegabilidad se renovará siempre que la aeronave continúe cumpliendo los estándares de la SICT.

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

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

Todas las adquisiciones y transferencias de aeronaves que operen concesionarias mexicanas, así como el arrendamiento de dichas aeronaves, deben ser inscritos ante el Registro Aeronáutico Mexicano. Además, la importación de aeronaves civiles o comerciales a México está sujeta a la autorización previa de la SICT, y el importador debe inscribir la aeronave importada ante el Registro Aeronáutico Mexicano. Toda la información relativa a la situación contractual de una garantía sobre una aeronave, incluidos los contratos de compraventa, contratos de arrendamiento e hipotecas, se deben presentar ante el Registro Aeronáutico Mexicano para que la operación pertinente sea válida, y también presentar al público general el registro actualizado de las modificaciones que se realicen en el certificado de matrícula de la aeronave.

A esta fecha, todas las aeronaves que integran nuestra flota han sido autorizadas por la AFAC y registradas ante ésta.

Derechos de Rutas

Rutas Nacionales

La SICT, a través de la AFAC, tiene la facultad de otorgar a una aerolínea mexicana el derecho de operar rutas en México, sujeto a que la aerolínea haya presentado estudios satisfactorios a dicha autoridad que ofrezca la viabilidad técnica y financiera de dichas rutas y el cumplimiento de algunas condiciones con respecto a la inclusión de dichas rutas en las concesiones o permisos respectivos, según corresponda. Para otorgar licencias para dichas rutas y modificar las existentes, la SICT 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 SICT 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 de modificaciones a aquéllas existentes deben ser presentadas ante la SICT, la cual otorgará la autorización correspondiente conforme a las disposiciones de los acuerdos bilaterales aplicables y las políticas generales de las autoridades de aviación de México. Los derechos de las rutas internacionales para los pares de ciudades principales, así como los derechos de aterrizaje

correspondientes, derivan de los acuerdos bilaterales de transportación aérea negociados entre México y los gobiernos extranjeros en cuestión. Conforme a dichos contratos, cada gobierno otorga al otro el derecho a designar a una o varias de sus aerolíneas nacionales para que opere servicios de manera regular entre ciertos destinos en cada país. Las aerolíneas sólo tienen derecho a solicitar rutas internacionales nuevas cuando dichas rutas se ponen a disposición conforme a dichos contratos. Las rutas internacionales a los Estados Unidos, donde se encuentran nuestros principales destinos internacionales, están sujetas a nuestras concesiones, permisos de autorización de rutas internacionales emitidos por la AFAC, la Ley de Aviación Civil y el Acuerdo sobre Transporte Aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos de fecha 18 de diciembre de 2015. Las demás rutas internacionales que operamos están autorizadas en virtud de tratados internacionales con el país correspondiente, a excepción de Honduras, donde, a la fecha del presente, no existe tratado alguno en vigor.

Al igual que con las rutas nacionales, las frecuencias de las rutas internacionales se conceden con sujeción a la condición de que sean operadas de manera frecuente. Una aerolínea puede perder los derechos a operar rutas internacionales si disminuye la frecuencia operacional a ciertos niveles bajos durante más de 180 días, excepto en casos de fuerza mayor.

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 SICT, 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 SICT. 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 SICT 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 SICT.

El 16 de febrero de 2015, la COFECE inició una investigación del mercado de servicios de transportación aérea que utilizan el AICM para sus procedimientos de aterrizaje y/o despegue, a fin de determinar la probabilidad de la existencia de barreras a la competencia o insumos esenciales que podrían generar efectos anticompetitivos. En 2017, la COFECE resolvió que los slots y otra infraestructura aeroportuaria relacionada con servicios de despegue y aterrizaje, son un insumo esencial y, por lo tanto, están sujetos a medidas correctivas. Diversas partes interesadas del sector, entre ellas AICM, transportistas y sindicatos, interpusieron amparos indirectos en contra de la resolución y las medidas correctivas. En 2020, un tribunal federal de apelaciones falló en contra de la COFECE, confirmando una sentencia de un tribunal inferior de 2019. Esta decisión no está sujeta a apelación. No podemos garantizar que la COFECE no inicie investigaciones antimonopolio relacionadas con el uso de slots en AICM en el futuro.

El 3 de marzo de 2022, la SICT emitió una resolución declarando que los edificios de terminales en AICM se encuentran saturados y, como resultado de ello, se requiere la revisión de ciertos procedimientos de asignación de slots. En octubre de 2022, un acuerdo entre ciertas aerolíneas y AICM resultó en una reducción temporal de operaciones horarias de 61 a 52 en AICM para permitir al aeropuerto realizar mejoras a las instalaciones, lo que requirió a transportistas reducir su posición de slots en AICM. Esta reducción es aplicable a aerolíneas internacionales y mexicanas. Una segunda reducción temporal en los horarios de operación de 52 a 43 entró en vigor el 8 de enero de 2024. Conforme a una declaración emitida por la AFAC en agosto de 2023, la segunda reducción en los horarios de operación que inició en enero de 2024 es aplicable únicamente a los vuelos nacionales de y al AICM que sean operados por aerolíneas mexicanas.

Infraestructura Aeroportuaria

La SICT 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 regionales más pequeños pueden pertenecer a los estados o municipios de México y, en dichos casos, usualmente son administrados por entidades gubernamentales locales. La SICT está a cargo del otorgamiento de concesiones o permisos para la construcción, administración y operación de aeropuertos civiles mexicanos.

Conforme a los términos del Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria, cada concesionaria o titular de un permiso para un aeródromo civil es responsable de llevar a cabo la revisión de los pasajeros y su equipaje de mano antes de entrar a la zona de abordaje. 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. Tres operadoras aeroporturias privadas (GAP, OMA y ASUR) fueron constituidas y se les otorgaron concesiones de 50 años para operar aeropuertos en México. En la primera etapa del proceso de privatización, el Gobierno de México vendió la participación minoritaria a socios estratégicos. El proceso de privatización culminó a mediados de 2006, cuando el Gobierno de México vendió la tenencia restante al público a través de ofertas públicas iniciales. Realizamos operaciones en cada aeropuerto al que volamos conforme a un contrato con la entidad operativa del aeropuerto en cuestión.

Instalaciones Aeroporturias y Contaros de Operaciones

Nuestro centro principal de operaciones tiene su base en el AICM; también realizamos operaciones en otros aeropuertos dentro y fuera de México. Asimismo, operamos hangares, instalaciones de servicios de estacionamiento de aeronaves y otros aeroportuarios en el AICM y en otros aeropuertos de México a través de las concesiones otorgadas por la AFAC. Realizamos operaciones en cada aeropuerto conforme a contratos con el operador del aeropuerto respectivo.

Nuestras operaciones en AICM se rigen por acuerdos entre nuestras aerolíneas, Aeroméxico y Aeroméxico Connect, y la autoridad aeroporturia de AICM, el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. Los contratos con respecto a las operaciones de Aeroméxico y Aeroméxico Connect en AICM se celebraron en 2023. De conformidad con dichos contratos, la autoridad aeroporturia de AICM establece:

- servicios de aterrizaje, que incluyen el uso del sistema de calles de rodaje, las luces de pista y calle de rodaje y otros sistemas visuales;
- servicios de abordaje, que incluyen la asignación y el uso de las plataformas de contacto o remotas para el embarque de pasajeros, carga, correo y equipaje, así como el uso de las señales de estacionamiento, la iluminación y las zonas de estacionamiento permanente para los equipos de apoyo en tierra;
- servicios de estacionamiento de aeronaves; y
- servicios a los pasajeros, que incluyen el control del equipaje de mano, el uso de equipos automáticos especializados y personal para el control de pasajeros y equipaje de mano.

Conforme a los contratos de servicios aeroportuarios, tenemos el derecho a usar la infraestructura de AICM para conducir las operaciones de Aeroméxico y Aeroméxico Connect. Estos contratos nos permiten recibir servicios adicionales de seguridad y monitoreo de terceros proveedores. Nuestros actuales contratos de servicios aeroportuarios con el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, S.A. de C.V. relacionados con el AICM vencen el 31 de diciembre de 2026, y pueden ser prorrogados por acuerdo entre las partes. Podemos terminar estos contratos de servicios aeroportuarios sin responsabilidad, previa notificación a la administración del aeropuerto de AICM.

Además, estos contratos podrían terminarse sin responsabilidad para nosotros si cesan las operaciones en AICM debido a una decisión gubernamental o si la autoridad aeroporturia de AICM pierde su concesión para operar el aeropuerto.

Tarifas

Conforme a la Ley de Aviación Civil, las aerolíneas de México tienen el derecho a determinar libremente las tarifas aplicables por los servicios que prestan, en términos que permitan la prestación de los mismos en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad, seguridad y consistencia.

Todas las tarifas deben ser registradas ante la SICT para que sean válidas, además de describir con claridad y de manera explícita todas las restricciones aplicables. La SICT, así como la PROFECO, supervisan de manera regular las tarifas a fin de evitar que las aerolíneas operen de manera que sea predatoria o perjudicial para la viabilidad económica de la industria. La SICT debe aprobar las tarifas para nuestros vuelos internacionales de acuerdo con los tratados internacionales aplicables.

La SICT puede rechazar el registro de las tarifas, y así su validez, si considera que son predatorias o que implican prácticas monopolísticas, dominio del mercado desde una perspectiva antimonopolio o competencia desleal que impiden la participación en el mercado de otras concesionarias o licenciatarias, o de otra forma se consideran en contravención de los reglamentos de plena competencia de México. Además, la SICT puede imponer los niveles máximos y mínimos de las tarifas para promover la sana competencia comercial.

Adicionalmente, la SCJN determinó que la libertad de las aerolíneas para determinar las tarifas es limitada y está sujeta a las siguientes condiciones:

- las tarifas deben ser competitivas;
- los términos deben permitir la competencia económica;
- los términos y precios se deben mantener durante el plazo y las condiciones ofrecidos;

- las tarifas no pueden ser discriminatorias; y
- la información revelada debe ser verdadera, verificable y clara.

Mantenimiento de Aeronaves

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

Las aeronaves que realicen vuelos internacionales deben cumplir con los requisitos de la autoridad de aviación en los países a los que se realice el vuelo, incluida la FAA para las aeronaves que realicen vuelos a los EE.UU., y la Agencia Europea de Seguridad Aérea para las aeronaves que realicen vuelos a la Unión Europea. Las autoridades de aviación de las jurisdicciones en donde realizamos operaciones también realizan inspecciones regulares relacionadas con el mantenimiento y la seguridad de nuestras aeronaves, mientras permanecen en sus jurisdicciones. Además, los arrendadores y acreditantes de las aeronaves realizan inspecciones regulares en persona a nuestras aeronaves, y en términos contractuales estamos obligados conforme a los contratos de arrendamiento y de financiamiento a mantener y operar las aeronaves en cumplimiento con los requisitos normativos aplicables.

Todo el mantenimiento para Aeroméxico y Aeroméxico Connect también está sujeto periódicamente a la Auditoría de Seguridad Operacional de la IATA, que es considerada como la norma máxima de la industria para la seguridad operacional y el mantenimiento de aeronaves. Este proceso es parte del programa de IOSA, que consiste en una evaluación estandarizada necesaria para cumplir con los requisitos de la industria a fin de aumentar la seguridad de la aviación civil y optimizar las evaluaciones comerciales.

Protección al Consumidor

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a las leyes de protección al consumidor en México, que regulan la relación entre proveedores, prestadores de servicios y consumidores.

El 26 de junio de 2017, la Ley de Aviación Civil y la Ley de Protección al Consumidor fueron reformadas para otorgar derechos adicionales a los pasajeros de viajes aéreos. De acuerdo con dichas reformas, las aerolíneas mexicanas deben informar con claridad a los pasajeros acerca de los derechos que les corresponden; cumplir con las normas de protección de los pasajeros; y publicar las tarifas y restricciones de los boletos. Estas reformas también establecen los criterios para indemnizar a los pasajeros, en caso de retraso en las salidas, siempre y cuando dichos retrasos sean atribuibles a la aerolínea, así como los derechos adicionales de los pasajeros. Las aerolíneas de México deben proporcionar a la SICT la información relacionada con sus operaciones, incluidos los informes mensuales, libros de vuelo, estadísticas, declaraciones y tasas de quejas.

Es principalmente la PROFECO quien hace cumplir dichos reglamentos. En años recientes, la PROFECO ha impuesto multas cada vez más a las aerolíneas mexicanas. Dichas multas se relacionan con quejas de los consumidores por cargos adicionales, pérdida o daño de equipaje, y cancelaciones o retrasos de los vuelos. En 2023, nos notificaron dos potenciales nuevas multas de la PROFECO. La primera potencial multa se relaciona con la Tarifa de Uso de Aeropuerto, o TUA. Conforme a esta investigación, la PROFECO reclama que hemos retenido indebidamente la TUA a clientes cuando tenían el derecho de reembolso en caso de vuelos perdidos. La segunda potencial multa se relaciona con la cancelación de vuelos debido a la contaminación por ceniza volcánica en mayo de 2023, lo que interrumpió las operaciones en el AICM y otros aeropuertos cercanos. Las multas impuestas por la PROFECO en relación con las reclamaciones fueron declaradas nulas e inválidas por los tribunales competentes como resultado de las apelaciones presentados por la compañía. La PROFECO no apeló oportunamente a las resoluciones judiciales y, por ello, son finales y no pueden ser apeladas.

En febrero de 2019, la SCJN dictó varias tesis jurisprudenciales referentes a la interpretación y aplicación de las reformas de la Ley de Aviación Civil en cuanto a los derechos de los pasajeros y, por lo tanto, se limitó la capacidad de las aerolíneas de determinar las tarifas (en particular, en lo que respecta al derecho de los pasajeros a tener el equipaje mínimo en los vuelos nacionales sin incurrir en cargos adicionales).

Responsabilidad Civil

El marco jurídico local aplicable que rige la responsabilidad de las compañías de transporte aéreo por daños o muerte de pasajeros en el transporte nacional consiste en la Ley de Aviación Civil, el Reglamento de la Ley de Aviación Civil, el Código Civil Federal, el Código Penal Federal y la Ley Federal del Trabajo, de México, para el cálculo de las indemnizaciones correspondientes. Específicamente, la Ley de Aviación Civil, el Convenio de Varsovia, modificado por el Convenio de Montreal, y el Código Civil Federal contienen los lineamientos relacionados con los límites de responsabilidad de un operador de aeronaves por concepto de daños y perjuicios causados a terceros durante sus operaciones en aire y en tierra, o que resulten de personas u objetos expulsados de la aeronave.

Los tribunales de México han ignorado ocasionalmente las limitaciones de responsabilidad civil establecidas en el Convenio de Varsovia y han condenado al pago de daños y perjuicios con base en el Código Civil Federal y la Ley de Protección al Consumidor, de México. Las leyes de México limitan expresamente las cantidades de dichas condenas. En este sentido, a pesar de la existencia del efecto de preferencia establecido en los Artículos 29 y 24 de los Convenios de Montreal y de Varsovia, que pretenden dar preferencia a las reclamaciones conforme al marco jurídico general

aplicable en México para aquellas reclamaciones que estén dentro del alcance de los Convenios, la SCJN ha resuelto en favor de indemnizaciones por arriba de los límites establecidos tanto en los lineamientos de las leyes federales de México como de los tratados internacionales. Como consecuencia, los tribunales de México tienen amplias competencias para conocer de las leyes de protección al consumidor y de adoptar interpretaciones favorables para el pasajero.

La SCJN ha emitido decisiones que eliminan los posibles límites a la responsabilidad civil de una compañía de transporte aéreo, ya sea por actos ilícitos o incumplimientos contractuales. La SCJN ha resuelto que dichas limitaciones de responsabilidad de una compañía de transporte aéreo incumplen con los Artículos 1 y 4 de la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, puesto que dichas limitaciones de responsabilidad no tienen un objetivo válido en términos constitucionales. No obstante, la SCJN ha reconocido que la responsabilidad de la compañía de transporte puede estar limitada, si el daño ocurre como resultado de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

De igual forma, el Código Civil Federal establece que cuando una persona usa mecanismos, instrumentos, aparatos, máquinas o sustancias que son peligrosos debido a su velocidad, su naturaleza explosiva o inflamable, la energía o la electricidad que tienen, o por cualquier otra causa análoga, esa persona es responsable de los daños y perjuicios causados, incluso si sus acciones no fueron contrarias a la ley, excepto si se puede establecer que los daños y perjuicios fueron causados por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Seguros

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 SICT 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.

Requisa

Conforme a la Ley de Aviación Civil y su reglamento, en caso de un desastre natural, guerra, alteración grave del orden público o daño inminente a la seguridad, paz o economía nacional en México, el Gobierno Federal de México tiene la facultad de tomar el control y el manejo de aeronaves, bienes y equipos complementarios, de manera temporal, de las aerolíneas de México hasta que cese tal condición. En esos casos, excepto en el contexto de una guerra internacional, el Gobierno de México está obligado, conforme a las leyes aplicables, a indemnizar a la aerolínea en cuestión por los daños y perjuicios causados con base en los resultados de una valuación realizada por los valuadores que determine el Gobierno, y considerando la parte afectada y sus ingresos anuales promedio en el año antes de la requisa. No se puede asegurar que dicha compensación será adecuada o pagada puntualmente. Véase “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—El gobierno mexicano puede usar nuestras aeronaves o expropiar nuestros activos en ciertas circunstancias fuera de nuestro control”.

Además, conforme a la Ley de Expropiación, el Gobierno de México tiene el derecho a expropiar activos por causas de utilidad pública, y está obligado a pagar la indemnización a los precios de mercado respecto a dicha expropiación. Conforme a las leyes de expropiación, el Gobierno Federal de México puede expropiar activos cuando considera que son necesarios para establecer, mantener o preservar los servicios públicos, incluidos los servicios públicos de transportación aérea. Las leyes aplicables no especifican con exactitud la forma en que se debería calcular la indemnización o el plazo para el pago. Si nuestros activos fueran expropiados, no podríamos asegurar que la compensación sería justa u oportuna, en su caso.

Limitaciones a la Inversión Extranjera

Conforme a la Ley de Inversión Extranjera, las sociedades que son titulares de concesiones para prestar servicios de transporte aéreo no pueden mantener una inversión extranjera por más del 49% del número de las acciones con derecho a voto de la sociedad. Este límite general del 49% no puede ser excedido directa o indirectamente a través de fideicomisos, contratos, estrategias de estructura corporativa u otro mecanismo similar que otorgue el control a inversionistas extranjeros de más del 49%, excepto por las inversiones “neutras” permitidas con derechos de voto limitados.

En términos de Ley de Inversión Extranjera, se considera inversión extranjera:

- la participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas;
- la realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y
- cualquier participación de inversionistas extranjeros, incluyendo personas físicas, entidades y fideicomisos, en cualquier porcentaje respecto de las actividades y actos contemplados en la Ley de Inversión Extranjera. La regla general establece que la inversión extranjera podrá participar en cualquier porcentaje en el capital social de las sociedades constituidas en México, excepto en los casos que se especifiquen en la Ley de Inversión Extranjera o en otras leyes de México.

La Ley de Inversión Extranjera establece que ciertas inversiones en acciones sin derecho de voto o con derechos de voto limitados son inversión neutra, y no se consideran para efectos de las limitaciones aplicables a la inversión extranjera. Como tal, los inversionistas extranjeros pueden adquirir más del 49% del capital de una compañía de transporte aéreo a través de inversiones neutras, si los derechos de voto no exceden del 49% de los derechos de voto de la compañía. Alternativamente, la inversión neutra debe proporcionar mecanismos para limitar los derechos de voto conforme a los requisitos de la Ley de Inversión Extranjera.

El 28 de mayo de 2002, la DGIE autorizó a Grupo Aeroméxico a emitir acciones de la Serie N, que fueron consideradas como una inversión neutra, que podrían ser propiedad de inversionistas extranjeros. A la fecha del presente Reporte no hemos emitido ninguna acción serie N. Sin embargo, el 30 de marzo de 2011, la DGIE autorizó las inversiones en nuestras acciones por parte de inversionistas extranjeros las cuales no pueden exceder del 90% del total de nuestras acciones en circulación, ni pueden representar los derechos de voto por más del 49% del número de acciones representadas en la asamblea de accionista, aun cuando dichas acciones propiedad de inversionistas extranjeros representen más del 49% de las acciones emitidas.

De conformidad con la Aprobación Regulatoria de la DGIE, el 12 de marzo de 2024 la DGIE autorizó a Grupo Aeroméxico para modificar sus estatutos sociales para convertirse en una sociedad anónima bursátil, sujeto al cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con su estructura de capital y restricciones corporativas para asegurar el control de los inversionistas mexicanos de la Compañía.

En nuestra asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas celebrada el 30 de abril de 2024, nuestros accionistas aprobaron la transformación de nuestra compañía en una sociedad anónima bursátil de capital variable, y la propuesta de reforma integral de nuestros estatutos sociales para cumplir con la LMV y para incluir disposiciones ordinarias aplicables a las sociedades anónimas bursátiles. A la fecha de este Reporte, el proceso ante la DGIE sigue en curso. Pretendemos cumplir con los requerimientos de la DGIE, pero el tiempo de la revisión y eventual aprobación de la subsecuente reforma de nuestros estatutos sociales son inciertos, en el entendido que la DGIE puede requerir información adicional o reformas adicionales a nuestros estatutos sociales.

Para cumplir con la Ley de Inversión Extranjera (así como a ciertos requisitos conforme a nuestros documentos de gobierno corporativo), debemos cumplir con varios requisitos, incluyendo los siguientes:

- las acciones de inversionistas extranjeros o de sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero o controladas por inversión extranjera solo otorgarán derechos de voto limitados a un porcentaje máximo equivalente al 49% de los votos que correspondan a las acciones con derecho a voto propiedad de inversionistas mexicanos representadas en la asamblea de accionistas correspondiente;
- las acciones de inversionistas mexicanos siempre deberán representar, por lo menos 10% de nuestras acciones;
- en ningún caso la inversión extranjera podrá exceder de 90% de nuestras acciones;
- la mayoría de nuestros consejeros deben ser designados por nuestros inversionistas mexicanos;

Con base en las autorizaciones mencionadas anteriormente, los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico establecen las siguientes limitaciones aplicables a la inversión extranjera:

- las Acciones propiedad de inversionistas extranjeros son consideradas como inversiones neutras de manera automática y sin la necesidad de más actos, sujeto a las limitaciones mencionadas más adelante. Las Acciones otorgan sólo los derechos y las limitaciones establecidos en nuestros estatutos a sus tenedores;
- las Acciones propiedad de inversionistas extranjeros, que se consideran como inversiones neutras, otorgan derechos que consisten en el derecho a asistir a las asambleas de accionistas y votar las Acciones hasta por el 49% de los votos de las acciones con derecho a voto propiedad de inversionistas mexicanos representados en las asambleas de accionistas que correspondan. El resto de las Acciones propiedad de inversionistas extranjeros que excedan del 49% y respecto de las cuales se haya ejercido el derecho de voto, serán consideradas como votadas en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los inversionistas mexicanos, incluso si la tenencia de los inversionistas extranjeros excede el 49%;
- si las acciones de las que sean tenedores los inversionistas extranjeros que son consideradas como inversiones neutras son transmitidas a un inversionista mexicano, dichas acciones serán consideradas de manera automática y sin la necesidad de más actos, como acciones con plenos derechos de voto;
- las Acciones propiedad de inversionistas extranjeros no podrán exceder del 90% de las acciones en circulación de Grupo Aeroméxico. En todo momento, inversionistas mexicanos deben ser los titulares de cuando menos el 10% del capital social;
- conforme a nuestros estatutos sociales, estamos obligados a presentar a la DGIE la información que soliciten para verificar el cumplimiento con las disposiciones de nuestros estatutos sociales relativos a la tenencia extranjera. Al menos una vez al año, debemos proporcionar a dichas autoridades: (i) la información sobre inversión extranjera en las acciones de Grupo Aeroméxico, y (ii) la información sobre la participación de Grupo Aeroméxico en sus distintas subsidiarias; y
- personas físicas o morales mexicanas deberán tener siempre el control de Grupo Aeroméxico. Bajo ninguna circunstancia el control de nuestra sociedad podrá ser transferido a inversionistas extranjeros, de manera individual o en conjunto, de hecho o por ley, de ninguna manera. Cualquier resolución o convenio que incumpla con lo anterior será nula.

Regulación de EE.UU.

La industria aérea está muy regulada por el Gobierno de los EE.UU. Las operaciones hacia y desde los EE.UU. por aerolíneas no estadounidenses, tales como Aeroméxico y Aeroméxico Connect, están sujetas al Título 49 del Código de los EE.UU., conforme al cual, el DOT y la FAA (dos de los organismos autónomos principales que supervisan la transportación aérea en los EE.UU.) son los organismos autónomos a cargo de la aplicación de las leyes y de sus disposiciones legales complementarias.

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, así como de la aviación internacional en relación con los EE.UU., sujeto a revisión por el Presidente de los EE.UU. El DOT tiene facultades para emitir los permisos necesarios para que las aerolíneas presten los servicios de transportación aérea.

La FAA es responsable de regular y supervisar los asuntos relacionados con las operaciones de vuelo de las compañías de transporte aéreo, incluidos los certificados de operación de las aerolíneas, la certificación y el mantenimiento de las aeronaves, y otros asuntos que afectan la seguridad aérea. La FAA exige que cada aerolínea comercial obtenga y mantenga el certificado de compañía de transporte aéreo de la FAA y cumpla con los Reglamentos Federales de Aviación 129 y 145. Este certificado, en combinación con las especificaciones de operaciones emitidas a la aerolínea por la FAA, autoriza a la aerolínea a realizar operaciones en los aeropuertos específicos utilizando las aeronaves aprobadas por la FAA.

El Departamento de Justicia de los EE.UU. también es competente para conocer de los asuntos de competencia entre aerolíneas conforme a las leyes federales de competencia económica de los EE.UU.

Autorizaciones y Licencias

Estamos autorizados por el DOT para contratar los servicios de transporte aéreo programado y vuelos de fletamento, incluyendo la transportación de personas, propiedad (carga) y correo, o combinaciones de los mismos, entre puntos en México y puntos en los EE.UU. 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.

Nuestro permiso del DOT para actuar como una compañía de transporte extranjera ha estado vigente desde el 8 de marzo de 2017. Conforme a la regulación del DOT, este permiso se podría dar por terminado:

- después de la disolución o liquidación de nuestra sociedad;
- después de que se expida un tratado, convenio o acuerdo que dé por terminado el acuerdo bilateral que nos otorga el derecho establecido en el permiso;
- después de la fecha de entrada en vigor de cualquier permiso otorgado por el DOT a otra compañía de transporte designada por el Gobierno de México en vez de nosotros; o
- después de la terminación o vencimiento del contrato de prestación de servicios aéreos aplicable entre los EE.UU. y México.

No obstante, el inciso anterior no sería aplicable, si antes de la terminación o vencimiento, nuestros servicios de transportación aérea son autorizados conforme a otro tratado, convenio o acuerdo del que los EE.UU. y México sean partes.

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 vigentes.

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

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

Seguridad Aérea

Una de nuestras principales prioridades consiste en brindar transporte de forma segura. Adoptamos altas normas de capacitación y formación para nuestra tripulación y el personal de mantenimiento, así como para el mantenimiento de las aeronaves. Hemos establecido normas de seguridad de

clase mundial, y fuimos la primera aerolínea mexicana en recibir la certificación de seguridad de IOSA de la IATA. El certificado IOSA ha sido renovado en cada una de las revisiones (en 2005, 2007, 2009, 2011, 2013, 2015, 2016, 2018, 2020, 2022 y 2024 para Aeroméxico, y en 2008, 2010, 2012, 2014, 2016, 2018, 2019, 2021 y 2023 para Aeroméxico Connect). Nuestro certificado IOSA para Aeroméxico Connect vence el 1 de julio de 2025. Nuestro certificado IOSA para Aeroméxico vence el 13 de noviembre de 2026.

Somos parte del Programa para Evitar Actos de Interferencia Ilícita de la Administración de Seguridad de Transporte, y del Programa de Seguridad de la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos. También hemos obtenido el certificado de la Asociación Aduanera Comercial contra el Terrorismo. Asimismo, Aeroméxico es miembro activo del ISASI, que se centra en la prevención de accidentes aéreos, y miembro del *Flight Safety Foundation*, una organización sin fines de lucro que se enfoca en mejorar la seguridad aérea en el mundo.

Somos la primera aerolínea en México en adoptar e implementar la recomendación de la OACI en el Sistema de Administración de Seguridad, que es el sistema de procedimientos de seguridad más avanzado y estandarizado en la industria aérea.

En mayo de 2021, la FAA disminuyó la calificación de México a la Categoría 2 después de una revisión de la Agencia Federal de Aviación Civil del Gobierno de México, ya que concluyó que México no cumplía con los estándares de seguridad de aviación internacional de la OACI. Como resultado de esta decisión, nuestros vuelos actuales hacia y desde los EE.UU. continuaron sus operaciones normales; sin embargo, estuvimos sujetos a restricciones, mientras México mantuviera la Categoría 2 conforme a la FAA. Estas restricciones incluyeron ajustes en los contratos de código compartido y prohibiciones para aumentar las rutas o frecuencias a ciertos lugares, agregar destinos de vuelos nuevos, y registrar aeronaves nuevas autorizadas a realizar vuelos en el espacio aéreo en los EE.UU. En cambio, las aerolíneas de EE.UU. pudieron continuar operando sin restricciones en vuelos a o desde México. El 3 de mayo de 2023, el gobierno mexicano publicó en el Diario Oficial de la Federación reformas a la Ley de Aviación Civil y a la Ley de Aeropuertos de México. Dichas reformas incorporan a la ley los estándares de ICAO necesarios para cumplir con los requisitos de IASA para un país clasificado como Categoría 1 de la FAA. La SICT anunció a través de la AFAC que solicitaría una auditoría final por IASA, e implementaría las medidas que IASA solicite para recuperar la Categoría 1 de la FAA. La auditoría concluyó el 2 de junio de 2023. El 14 de septiembre de 2023, la FAA aumentó la categoría de México a Categoría 1.

Seguridad

El 19 de noviembre de 2001, el Congreso de los EE.UU. 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 dependencia del Departamento de Seguridad Nacional de los EE.UU. (*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 US\$5.60, sujeto a un límite de US\$11.20 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.

Aduanas y Protección de Fronteras

Nuestro servicio a los EE.UU. está sujeto a los requisitos de CBP (una dependencia gubernamental a cargo de la seguridad pública que es parte del Departamento de Seguridad Nacional de los EE.UU.), de inmigración y de agricultura, así como a los requisitos de dependencias gubernamentales extranjeras equivalentes. Al igual que otras aerolíneas que realizan vuelos en rutas internacionales, en ocasiones podemos ser objeto de multas civiles y sanciones impuestas por CBP, si se encuentra en nuestras aeronaves carga no manifestada o ilícita, por ejemplo, drogas ilegales. Dichas multas y sanciones, que en el caso de las drogas se basan en el valor minorista del embargo, pueden ser importantes. Si bien hemos implementado procedimientos integrales diseñados para reducir el riesgo de que se coloque carga ilegal en las aeronaves, y tratamos de cooperar activamente con CBP, y con otros departamentos de policía de los EE.UU. y del extranjero, para investigar incidentes o intentos de introducir carga ilegal, no puede haber certeza alguna de que dichos procedimientos impedirán toda esa carga no manifestada o ilegal.

Restricciones al ruido

Conforme a la Ley de Ruido y Capacidad de Aeropuertos de 1990 (*Airport Noise and Capacity Act*), o la ANCA, y los reglamentos relacionados de la FAA, las aeronaves que realicen vuelos a los EE.UU. deben cumplir con ciertas restricciones al ruido de la "Etapa 3", que actualmente son los requisitos más estrictos acerca del ruido de la FAA. Todas nuestras aeronaves que realizan vuelos a los EE.UU. cumplen con los requisitos de la Etapa 3.

De acuerdo con las instrucciones de la OACI, los gobiernos están considerando la creación de nuevas normas contra el ruido más estrictas que aquéllas contenidas en la ANCA. La OACI adoptó normas nuevas contra el ruido en 2001 que establecieron requisitos contra el ruido más estrictos para las aeronaves fabricadas después del 1o. de enero de 2006. En los EE.UU., la legislación conocida como "Vision 100—Century of Aviation Reauthorization Act", que fue refrendada en diciembre de 2003, exigía que la FAA emitiera reglamentos que implementen las normas contra el ruido de la "Etapa 4", acorde con las recomendaciones adoptadas por la OACI. Los reglamentos de la FAA requieren que todas las aeronaves diseñadas y certificadas después del 1o. de enero de 2006 cumplan con las restricciones al ruido de la Etapa 4 y Etapa 3. Al 31 de diciembre de 2024, nuestra flota de Boeing 787 cumple con dicho requisito.

Reglas de Protección de Pasajeros de DOT

Estamos sujetos a las reglas de pasajeros de DOT cuando operamos vuelos a o desde los EE.UU. El DOT regula las interacciones entre las aerolíneas con los pasajeros a través del proceso de obtención de boletos, en el aeropuerto y en el abordaje de la aeronave. Entre otras cosas, esta normativa regula la forma en la que las tarifas son publicadas en línea, requieren revelaciones a los clientes, accesos a pasajeros con capacidades diferentes, manejo de retrasos prolongados en el abordaje de vuelos y reporte de equipaje maltratado. En abril de 2024, la DOT emitió una regla final que ordena los reembolsos en ciertas circunstancias (la regla de comisión auxiliar). En julio de 2024, la Corte de Apelaciones de los EE.UU. para el Quinto Circuito otorgó a las asociaciones de aerolíneas una moción individual a las aerolíneas para la suspensión de la regla de comisión auxiliar. En agosto de 2024, el DOT emitió una propuesta de regulación relacionada con los asientos de familiares, la cual requeriría a las aerolíneas para sentar a los niños de 13 años o menores en asientos adyacentes a al menos un adulto que los acompañe sin costo adicional más allá de la tarifa, sujeto a excepciones limitadas. En diciembre de 2024, el DOT publicó un Aviso Anticipado de Propuesta de Regulación denominado "Derechos de Pasajeros de Aerolínea". Específicamente, el DOT está solicitando comentarios sobre la exigencia de que las aerolíneas paguen compensación en efectivo a los pasajeros, proporcionen cambios de reservación gratuitos, cubran las comidas y proporcionen alojamiento durante la noche y gastos de transporte relacionados cuando una interrupción es causada por la aerolínea. El DOT también está solicitando comentarios sobre la exigencia de que las aerolíneas proporcionen cambios de reservación gratuitos, para cubrir las comidas y para proporcionar los gastos de alojamiento y transporte relacionados en caso de interrupciones significativas en los vuelos nacionales, independientemente de la causa de la interrupción. También en diciembre de 2024, el DOT publicó una regla final sobre "Garantizar Alojamiento Seguro para Pasajeros Aéreos con Capacidades Diferentes que usan Sillas de Ruedas", que establece nuevos estándares para la asistencia, ordena capacitación práctica para empleados de aerolíneas y contratistas que asisten físicamente a pasajeros con discapacidades y manejan sillas de ruedas de pasajeros, y especifica las acciones que las aerolíneas deben tomar para proteger a los pasajeros cuando una silla de ruedas se daña o se retrasa durante el transporte. Los requisitos individuales en la regla final tienen plazos de implementación variables, que van desde el 16 de enero de 2025 (la fecha de vigencia de la regla final) hasta el 17 de junio de 2026.

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 del radio y otros servicios de comunicación, debiendo obtener la licencia de radio de la Comisión de Comunicaciones Federal de EE.UU. (*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 EE.UU. 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 EE.UU.

El 21 de noviembre de 2014, los Gobiernos de México y de los EE.UU. convinieron en modificar el Convenio Bilateral de Transporte Aéreo vigente entre los dos países desde el 15 de agosto de 1960, el cual no había sido modificado desde 2005. La modificación fue firmada el 18 de diciembre de 2015 y ratificada por el Senado de México el 26 de abril de 2016; la aprobación final por los EE.UU. fue anunciada por la Casa Blanca el 22 de julio de 2016. La modificación entró en vigor el 21 de agosto de 2016 y permite que un número más grande de aerolíneas realice vuelos en las rutas actuales y nuevas entre ambos países.

La modernización del Convenio Bilateral de Transporte Aéreo abrió la posibilidad de implementar más asociaciones sólidas entre las aerolíneas en México y en los EE.UU.; amplió el número de destinos a los que se atiende; y permitió más frecuencias y opciones de vuelos para los clientes, lo cual facilita el flujo de personas entre los dos países. Como resultado, Aeroméxico ha creado nuevas oportunidades para aprovechar la ubicación estratégica de México e incrementar la penetración en los mercados internacionales. Una renegociación y/o terminación del Acuerdo Bilateral de Transportación Aérea u otros eventos relacionados, tales como una mayor competencia en estas rutas transfronterizas, puede tener un efecto sustancial adverso en la industria aérea de México y afectar el negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones. Véase "Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio— La industria aérea es altamente competitiva y enfrentamos una mayor competencia en una parte importante de nuestro negocio y rutas".

Regulación Ambiental

México

Las aerolíneas mexicanas están sujetas a diversas leyes y reglamentos, federales, estatales y municipales, en materia de protección al medio ambiente, incluyendo el desecho de materiales y sustancias químicas, y ruido de las aeronaves. Diversas autoridades gubernamentales de México hacen cumplir dichas leyes y reglamentos, cada una de esas autoridades puede imponer sanciones administrativas en caso de incumplimientos, además de responsabilidades de carácter penal o civil. Consideramos que actualmente estamos en cumplimiento en todos los aspectos importantes con las regulaciones en materia de protección al medio ambiente de México.

Las principales regulaciones en materia de protección al medio ambiente son la Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, los Reglamentos en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental, Prevención y Control de Contaminación de la Atmósfera, la Ley General de Prevención y Gestión Integral de Residuos y la Ley Nacional de Aguas. Además, también estamos sujetos a regulación secundaria y a las Normas

Oficiales Mexicanas, específicamente, la Norma Oficial NOM 036 SICT3 2000, que regula los límites máximos de emisiones de ruido de las aeronaves, así como los requisitos para cumplir con dichos límites.

En general, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, o SEMARNAT, hace cumplir principalmente dichos reglamentos. La SEMARNAT tiene facultades para iniciar procedimientos administrativos y penales contra las compañías que contravienen las disposiciones legales de protección al medio ambiente o sus reglamentos, así como para cerrar las instalaciones que no cumplan con los reglamentos aplicables. Dichas leyes y reglamentos cubren, entre otros, contaminación de agua, aire y acústica, así como residuos peligrosos. Conforme a dichos reglamentos, estamos obligados a presentar informes periódicos acerca de emisiones al aire, de ruido y de residuos peligrosos, así como a cumplir con ciertas normas de desecho de aguas residuales.

Realizamos un enfoque significativo en operar nuestro negocio de manera eficiente y respetuosa con el medio ambiente. Respecto a nuestras concesiones, debemos cumplir con normas de protección al medio ambiente, supervisar las operaciones que tienen un impacto ambiental importante e implementar las medidas que limiten dichos impactos. Hemos implementado programas que promueven el uso responsable del agua, el desecho apropiado del agua, y la optimización de la cantidad de electricidad que consumimos.

EE.UU. y otros países

Estamos sujetos a diversas leyes y reglamentos de los EE.UU., federales, estatales y locales, relacionados con la protección al medio ambiente y asuntos relacionados, tales como las emisiones de los motores de las aeronaves, las emisiones de ruido de las aeronaves, y la descarga o el desecho de materiales y químicos, cuyas leyes y reglamentos son administrados por numerosas dependencias estatales y federales.

La Agencia de Protección al Medio Ambiente, o la EPA, regula nuestras operaciones en los EE.UU., incluidas las operaciones de compañía de transporte aéreo, que afectan la calidad del aire en los EE.UU. en enero de 2021, la EPA adoptó los estándares de emisión de GHG para nuevos motores de aeronaves, lo cual es consistente con los estándares de 2017 sobre la emisión de GHG adoptados por la ICAO para los motores de aeronaves. De forma similar a los estándares de la ICAO, los estándares de la EPA no son aplicables de forma retroactiva a los motores de aeronaves en funcionamiento. De conformidad con la Ley de Aire Limpio, la FAA emitió una regla final en febrero de 2024 para implementar estos estándares, introduciendo nuevas regulaciones de certificaciones de eficiencias de turbosina. Estas regulaciones son aplicables a las aeronaves fabricadas después del 1 de enero de 2028, así como a los jets comerciales de grandes negocios no certificados. Los nuevos requerimientos entraron en vigor en abril de 2024. Consideramos que las aeronaves en nuestra flota actualmente cumplen con todas las normas de emisión dictadas por la EPA. Las preocupaciones acerca del cambio climático y los gases de efecto invernadero pueden derivar en regulaciones o impuestos adicionales a las emisiones de las aeronaves en los EE.UU. y en el extranjero. Véase *"Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—La industria aérea está sujeta a estrictos reglamentos de protección al medio ambiente, y el cumplimiento o potencial incumplimiento de dichos reglamentos puede ser costoso y afectar de manera significativa nuestro negocio, la situación financiera y los resultados de operaciones"*.

La Ley de Ruido y Capacidad de los Aeropuertos de 1990 reconoce los derechos de los operadores de aeropuertos de los EE.UU. con problemas de ruido a implementar programas locales de reducción del ruido, siempre que dichos programas no interfieran irrazonablemente con el comercio interestatal o extranjero o el sistema nacional de transporte aéreo. Esta ley generalmente establece que las restricciones de ruido locales en los aviones de la Etapa 3, que entró en vigor por primera vez después del 1 de octubre de 1990, requieren la aprobación de la FAA. Nuestras operaciones podrían verse afectadas negativamente si las regulaciones impuestas localmente se vuelven más restrictivas o generalizadas. Además, los gobiernos extranjeros pueden promulgar o permitir que los aeropuertos promulguen restricciones similares, que podrían afectar negativamente nuestras operaciones internacionales o requerir gastos significativos para que nuestras aeronaves cumplan con las restricciones. Por ejemplo, en 2022, para reducir el ruido, Países Bajos anunciaron un plan multifásico para reducir el número máximo de vuelos autorizados anualmente en el aeropuerto Schiphol de Ámsterdam. En 2023, las aerolíneas y asociaciones de aerolíneas, incluidas Delta y KLM, cuestionaron la fase inicial del plan. Los EE.UU., la Comisión europea y otros gobiernos también plantearon preocupaciones legales sobre el plan con el gobierno holandés. En noviembre de 2023, Países Bajos suspendió la fase inicial del plan, y en 2024, la Suprema Corte holandesa determinó que el plan de reducción de vuelos del gobierno holandés era ilegal. El gobierno holandés ha emitido un plan revisado, que se encuentra en revisión de la Comisión europea. No se puede determinar en este momento los resultados de la revisión del plan ni el impacto de su implementación. En 2016, la OACI adoptó una resolución que creó el CORSIA, que establece un marco para una única medida de mercado mundial para estabilizar las emisiones de CO₂ en la aviación civil internacional (p. ej. vuelos de aviación civil que despeguen de un país y aterricen en un país distinto). CORSIA ha estado implementado en fases, iniciando con la participación de los países miembros de la OACI, incluyendo a México, de forma voluntaria durante la fase piloto (de 2021 a 2023); y la primera fase (de 2024 a 2026); seguida de una segunda fase obligatoria (iniciando en 2027) para los países miembros cuyas emisiones de CO₂ de aviación civil excedan ciertos umbrales. Los países en los que operamos son países miembros de la OACI y, por lo tanto, en el futuro podríamos vernos financieramente afectados por el cumplimiento de los establecido por CORSIA. A la fecha, los costos para el cumplimiento con estas obligaciones futuras conforme a CORSIA son inciertos, debido principalmente al suministro y precio de las compensaciones de carbono elegibles de CORSIA y el futuro desarrollo del mercado para combustibles sustentables elegibles. Debido a la naturaleza competitiva de la industria aérea y a la imprevisibilidad del mercado de viajes aéreos, no podemos asegurar que podremos ser capaces de aumentar nuestras tarifas, imponer recargos o aumentar los ingresos o disminuir otros costos operativos de forma suficiente para compensar los costos de cumplimiento de nuestras obligaciones conforme a CORSIA.

Además, las emisiones de CO₂ de la aviación han sido incluidas en el EU ETS. De acuerdo con el EU ETS, todas las aerolíneas que realizan operaciones en Europa –europeas y no europeas también– están obligadas a supervisar, informar y verificar las emisiones de CO₂, así como a entregar los derechos de emisión contra dichas emisiones cada año. Reciben derechos de emisión negociables que cubren un cierto nivel de emisiones de sus vuelos por año. Inicialmente, esta propuesta sólo afectó los vuelos dentro de Europa, de acuerdo con lo convenido en el Reglamento No. 421/2014, y extendido por el Reglamento (UE) 2017/2392. Sin embargo, el ámbito de aplicación inicial de ETS, se redujo de modo

que solo se aplicaría a los vuelos dentro de EEA hasta 2023 para alinearse con la fase piloto de CORSIA. En 2023, la Unión Europea adoptó una nueva legislación que amplía hasta 2027 este estrecho ámbito de aplicación del EU ETS. También requiere una revisión de la eficacia de CORSIA en 2026, lo que podría conducir a la expansión del EU ETS para incluir todos los vuelos que salen de la Unión Europea y el EEA. Como resultado de salida del Reino Unido de la Unión Europea, los vuelos del Reino Unido ya no forman parte del EU ETS y, en su lugar, están regulados por un régimen separado del ETS del Reino Unido. El ETS del Reino Unido es aplicable a vuelos nacionales del Reino Unido y vuelos desde el Reino Unido a países del EEA.

Regulación laboral y en materia de seguridad social

Estamos sujetos a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y a los reglamentos laborales generales emitidos por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social de México, que regulan temas tales como condiciones de trabajo y horas de los empleados, riesgos de salud, prestaciones y despido de empleados.

Asimismo, estamos sujetos a los siguientes CBAs celebrados con:

- ASPA, que representa a los pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect;
- ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico;
- STIA, que representa a los sobrecargos y al personal de mantenimiento de Aeroméxico Connect.
- Independencia, que representa al personal de mantenimiento y de aeropuerto de Aeroméxico y personal de Aeroméxico Cargo; y
- SNTTTAS, que representa a los empleados de Aeroméxico Sistemas Integrados.

Nuestro CBA con ASPA en relación con los pilotos de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect fueron recientemente renovados y aprobados por los miembros del sindicato a través de un proceso de consulta.

Al respecto, debemos cumplir con la Ley del Seguro Social a través del Instituto Mexicano del Seguro Social, que cubre seguros obligatorios para:

- riesgos de trabajo (accidente o enfermedad con motivo del trabajo);
- enfermedades y maternidad (atención médica y pago de incapacidad);
- incapacidad (enfermedad general que impida el trabajo) y vida (muerte del asegurado);
- jubilación, desempleo en la vejez (pensión por edad y años cotizados); y
- guarderías y prestaciones sociales.

Una reforma laboral recientemente aprobada, que consiste en reformas a varias leyes y reglamentos en materia laboral, incluida la Ley Federal del Trabajo de México, puede afectar nuestras operaciones en México. La reforma laboral tiene tres objetivos principales:

- limitar severamente la subcontratación de personal, tanto la subcontratación externa (de terceros) como interna (de las filiales);
- aclarar monto de la obligación de los patrones de la participación en las utilidades; y
- establecer nuevas sanciones respecto a la falta de disponibilidad de deducciones de impuestos y multas por incumplir con los requisitos de subcontratación.

Conforme a la reforma, se prohíbe la subcontratación de personal, excepto por la subcontratación de servicios, o de servicios que no se relacionen directamente con el objeto social o la actividad principal económica de una empresa. Además, la subcontratación de personal para servicios especializados o permitidos requiere que el prestador de servicios registre el contrato ante las autoridades del trabajo de México. La reforma laboral establece que no se permite deducir impuestos por los pagos realizados conforme a servicios de subcontratación irregulares (tales como los pagos a un prestador de servicios que no esté registrado ante las autoridades del trabajo).

Situación Tributaria

La Emisora es una sociedad mercantil, constituida de conformidad con las leyes de México y como tal está obligada al pago de todos los impuestos federales y locales correspondientes, de acuerdo con las diversas disposiciones fiscales aplicables, como ISR, IVA, entre otros. La Sociedad se encuentra al corriente en el cumplimiento sus obligaciones fiscales.

Anticorrupción

Contamos con un código de ética corporativo alineado con los requisitos de control interno, conducta ética e integridad del negocio, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, establecido como parte del Sistema Nacional contra la Corrupción del país. Nuestro código de ética es aplicable a todo nuestro personal, proveedores, agentes y representantes. Seguimos adaptándonos a los cambios y a las nuevas mejores prácticas relativos a cuestiones de lucha contra corrupción, prevención de conflictos de intereses, ética corporativa y cumplimiento con la legislación aplicable, nacional e internacional. Implementamos las mejores prácticas internacionales y aplicamos estas normas a los contratos colectivos de los trabajadores cuya relación se rige por un contrato colectivo de trabajo, de manera que la conducta de nuestros empleados cumpla con nuestros valores. Ofrecemos capacitación acerca del cumplimiento a todos nuestros empleados.

En 2019, agregamos una nueva sección de cumplimiento al sitio web aeromexico.com para acceso al público general, incluidos los proveedores, clientes y otros terceros. En 2020, esta sección de cumplimiento fue agregada al portal interno, MiAeroméxico, accesible a todos nuestros colaboradores. Dichos portales incluyen el código de ética, el compromiso de cumplimiento, la declaración contra la corrupción, capacitación acerca del cumplimiento e iniciativas de difusión de la información, acceso a la línea directa de cumplimiento y ética, e información sobre la protección de datos personales. Los portales también publican información sobre ciberseguridad, desarrollo social, cuidado del medio ambiente y otras prácticas de desarrollo sostenible.

Desde 2017, hemos mantenido nuestra calificación de Integridad Corporativa 500, o IC 500. Desde 2020, hemos mantenido nuestro puntaje de 98 en estos años y continuamos entre las 100 compañías mejor calificadas. La IC 500 evalúa los compromisos públicos con las políticas de integridad y contra la corrupción de las 500 compañías más grandes de México. La IC 500 considera a las compañías de México con base en la presencia, calidad, publicidad y transparencia de sus políticas de integridad. La IC 500 es desarrollada por Mexicanos contra la Corrupción y la Impunidad, o MCCI, y Transparencia Mexicana. En 2024, ocupábamos el puesto 57 con una calificación de 98 en la clasificación IC500.

Mejores prácticas contra la corrupción

Nuestra política contra la corrupción es actualizada con frecuencia para cumplir con las mejores prácticas conforme a las leyes, pactos, tratados y contratos internacionales de México, así como con las leyes de los países en donde realizamos operaciones, tales como la Ley de Prácticas Corruptas en el Extranjero, o la FCPA (*Foreign Corrupt Practices Act*), de los EE.UU., y la Ley contra el Soborno, o la UKBA (*Bribery Act*) de 2010 del Reino Unido.

Nuestra política interna prohíbe y castiga la corrupción tanto nacional como internacional. Dicha política es aplicable a prestadores de servicios, socios comerciales y distribuidores cuando actúan en nuestro nombre y por nuestra cuenta, o cuando prestan servicios o entregan productos para o por nuestra cuenta. Adoptamos mecanismos de control interno y de seguimiento para las actividades que involucran a servidores públicos y funcionarios del gobierno, e implementamos las estrategias de mitigación necesarias.

Además, hemos reforzado nuestro sistema de informes anónimos, o denuncia de irregularidades, la Línea Ética Aeroméxico. La Línea Ética Aeroméxico nos ayuda a identificar y reportar actos de corrupción por parte de nuestros empleados. También hemos rediseñado y fortalecido el programa de capacitación que incluye un curso en línea contra la corrupción, con certificación y de acuerdo con las normas internacionales, y el programa institucional de comunicaciones, que se enfoca en la prevención de la corrupción.

También hemos actualizado los programas de capacitación en línea y en persona para los empleados. En dichos programas, cubrimos los reglamentos internacionales con aplicación extraterritorial para prevenir y denunciar la corrupción corporativa. Asimismo, hemos adoptado normas internas que establecen precauciones al tratar con funcionarios del gobierno, sus parientes y representantes, incluidas las normas acerca de ofrecer regalos, donaciones, viajes y servicios de atenciones sociales a los funcionarios. Esta política es aplicable a terceros, tales como proveedores, prestadores de servicios o socios de negocios, de acuerdo con el nivel de riesgo de la relación del tercero. Mediante las políticas contra la corrupción, promovemos una cultura de ética e integridad corporativa durante las operaciones diarias, a fin de cumplir con los objetivos y reducir los riesgos relacionados con la corrupción y otras prácticas ilícitas.

Competencia Económica

Estamos sujetos a la supervisión y el control continuos de las autoridades en materia de competencia económica en las jurisdicciones en donde realizamos operaciones, dichas autoridades pueden emitir resoluciones que afectan nuestras operaciones, incluidas las rutas que operamos o los precios que cobramos a los clientes. Para fortalecer la cultura de cumplimiento de las normas de competencia económica que nos son aplicables, desarrollamos una nueva política de competencia económica y un marco normativo interno, destinados a prevenir contravenciones con las leyes de competencia económica. También ofrecemos programas de capacitación en línea y en persona con especialistas que se centran en las áreas del negocio sujetas a riesgos en asuntos de competencia económica. Dependiendo de la relación, los contratos con terceros pueden establecer obligaciones adicionales para prevenir que las contrapartes se involucren en acciones anticompetitivas que nos puedan afectar.

El JCA con Delta, que establece los términos principales de la asociación, ha sido objeto de revisión y aprobación por las autoridades competentes en asuntos de competencia económica en México y en los EE.UU. En 2015, la COFECE emitió una resolución que aprobó el JCA y, en 2016, el DOT aprobó el contrato y otorgó inmunidad de las leyes de competencia económica de los EE.UU., que entró en vigor en 2017. El JCA está sujeto a revisiones periódicas por las autoridades gubernamentales. El 29 de marzo de 2022, presentamos nuestra solicitud para renovar nuestra autorización en materia de competencia económica con el DOT.

El 26 de enero de 2024, el DOT emitió una Orden para Demostrar Causa tentativa, o la Orden, a Delta y a nosotros, desestimando provisionalmente y sin perjuicio nuestra solicitud para renovar la autorización en materia de competencia económica del JCA emitida por el DOT y tentativamente

terminar con la inmunidad. La Orden fue emitida después de ciertas acciones del gobierno mexicano que, de acuerdo con el DOT, violarían el Acuerdo sobre Transporte Aéreo México-EE.UU. y tendría el efecto de eliminar una condición previa necesaria para la consideración de una solicitud de autorización en materia de competencia económica o la continuación de una asociación existente. El 29 de enero de 2024, conjuntamente con Delta presentamos objeciones a la Orden el 23 de febrero de 2024. Adicionalmente, entendemos que el 9 de febrero de 2024, Delta presentó una solicitud exhortando al DOT a seguir participando en las consultas o, si lo considera necesario, a iniciar un arbitraje con el gobierno mexicano conforme al Acuerdo sobre Transporte Aéreo México-EE.UU. y, paralelamente, recurrir a los procedimientos en términos de la Regla 14 C.F.R. Parte 213, o procedimientos Parte 213, lo que permitiría al DOT a establecer requisitos de presentación de horarios a todas las aerolíneas mexicanas que presten servicios en Estados Unidos. También el 9 de febrero de 2024, entendemos que Delta solicitó que el DOT suspenda el itinerario procedimental de la Orden mientras que la solicitud de procedimientos Parte 213 de Delta sigue pendiente. A la fecha del presente Reporte, no podemos garantizar el resultado final de la Orden.

Si el DOT no renueva la autorización del JCA en materia de competencia económica, o si impone otras condiciones, podríamos necesitar revisar nuestra asociación con Delta y conducirnos en condiciones de igualdad respecto a estas cuestiones.

Prevención de lavado de dinero

De manera constante revisamos la regulación en materia de prevención de lavado de dinero y financiamiento al terrorismo aplicables a nosotros en las jurisdicciones en donde realizamos operaciones. Como resultado, adoptamos medidas para cumplir oportunamente con las obligaciones aplicables y los cambios en la ley. También contamos con procedimientos internos y áreas de control interno para identificar y abordar las operaciones sospechosas.

Cumplimiento con Sanciones

En respuesta a la invasión a Ucrania por Rusia en febrero de 2022, los Estados Unidos, la UE, el Reino Unido y otros países han impuesto amplias sanciones de largo alcance en contra de Rusia, a ciertas personas rusas, y a ciertas actividades que involucran a Rusia o a personas rusas. En septiembre de 2022, la OFAC emitió lineamientos preliminares sobre la implementación de una política de servicios marítimos que impedirá la prestación de los servicios relacionados con la transportación marítima de petróleo crudo y de productos de petróleo de origen ruso, con excepciones para los envíos transportados por mar del petróleo ruso comprado al monto máximo de un precio específico o por debajo del mismo. La política entró en vigor el 5 de diciembre de 2022, respecto al petróleo crudo, y el 5 de febrero de 2023, respecto a productos de petróleo.

A fin de garantizar el cumplimiento con las sanciones impuestas a Rusia y mitigar los riesgos tanto como sea posible, terminamos las operaciones relacionadas con Rusia. Específicamente, debido a la imposición de sanciones y las restricciones de vuelos relacionadas con Rusia, Aeroflot fue suspendido de la alianza de SkyTeam. Como resultado, suspendimos el contrato de código compartido con esta aerolínea y la reciprocidad de los programas de lealtad, lo cual permitió a nuestros clientes acumular o canjear los puntos al utilizar esta aerolínea. Además, suspendimos los contratos de ventas interlíneas y otros, tales como el uso compartido de salones con Aeroflot, y discontinuamos los vuelos a Seúl, Corea del Sur, en 2022, puesto que la ruta del vuelo directo entre México y Corea del Sur pasaba por el espacio aéreo ruso. Reanudamos los vuelos entre México y Seúl en el tercer trimestre de 2024, a través de una ruta más larga que no cruza por el espacio aéreo ruso. Para implementar esta ruta nueva a Corea del Sur, nuestro vuelo tendrá una escala en Monterrey, México, para reabastecer el combustible y compensar las horas de la tripulación para tiempo de vuelo adicional.

Asimismo, mantenemos e implementamos políticas y procedimientos de cumplimiento con sanciones económicas y controles de exportaciones, incluyendo la revisión de contrapartes con las listas de personas sancionadas y restringidas. Estos procedimientos de cumplimiento ofrecen salvaguardas adicionales en contra de los riesgos de sanciones y violaciones que puedan persistir todavía, no obstante la terminación de nuestras operaciones relacionadas con Rusia.

Recursos humanos:

Consideramos que un factor principal para el éxito de nuestra compañía es la participación de todos nuestros empleados. Hemos realizado esfuerzos significativos para ofrecer contraprestaciones adecuadas y atraer a empleados comprometidos y competitivos, y ofrecemos oportunidades atractivas para que nuestros empleados crezcan y se desarrollen con nosotros.

La siguiente tabla muestra un desglose de la totalidad de nuestros empleados, dentro y fuera de México, incluidos los pilotos, sobrecargos, empleados administrativos, despachadores, mecánicos, representantes de servicio al cliente, agentes de reservaciones y asistentes de pistas, a las fechas que se indican:

	Al 31 de diciembre de		
	2024	2023	2022
Pilotos.....	2,082	2,039	1,872
Sobrecargos.....	3,632	3,628	3,174
Personal aeroportuario y de servicio al cliente.....	4,126	3,882	3,358
Personal de operaciones de rampa.....	4,804	2,390	2,327
Personal administrativo.....	2,232	4,280	3,875
Total.....	16,876	16,219	14,606

Al 31 de diciembre de 2024, todos nuestros pilotos, sobrecargos y empleados de operaciones de rampa se ubicaban en México, y teníamos 3,928 empleados de servicio al cliente y de aeropuertos, y 2,162 elementos de personal de mantenimiento y administrativo en el país, lo cual ascendió a 16,608 empleados en México. Al 31 de diciembre de 2023, todos nuestros pilotos, sobrecargos y empleados de operaciones de rampa se ubicaban en México, y teníamos 2,189 empleados de servicio al cliente y de aeropuertos, y 4,205 elementos de personal directivo y administrativo en el país, lo cual ascendió a 15,943 empleados en México. Al 31 de diciembre de 2022, todos nuestros pilotos, sobrecargos y empleados de operaciones de rampa se ubicaban en México, y teníamos 2,128 empleados de servicio al cliente y de aeropuertos, y 3,802 elementos de personal directivo y administrativo en el país, lo cual ascendió a 14,334 empleados en México.

La siguiente tabla contiene un desglose de nuestros empleados fuera de México por país al 31 de diciembre de 2024:

	Personal aeroportuario de servicio al cliente	Personal de mantenimiento y administrativo	Total
Argentina.....	3	3	6
Brasil.....	26	8	34
Canadá.....	8	3	11
Chile.....	3	2	5
Colombia.....	7	4	11
Costa Rica.....	3	1	4
República Dominicana.....	3	1	4
Ecuador.....	0	2	2
El Salvador.....	2	2	4
Francia.....	6	4	10

Guatemala.....	4	2	6
Honduras.....	2	1	3
Italia.....	3	2	5
Japón.....	3	3	6
Países Bajos.....	6	1	7
Nicaragua.....	8	0	8
Perú.....	9	2	11
España.....	16	7	23
Corea del Sur.....	3	1	4
Reino Unido.....	3	2	5
Estados Unidos.....	80	19	99
Total.....	198	70	268

Proporcionamos una amplia capacitación a nuestros pilotos, sobrecargos, personal técnico y representantes de atención al cliente, de conformidad con las normas mexicanas e internacionales. De acuerdo con la legislación local y los contratos colectivos de trabajo, realizamos aportaciones para pensiones y seguridad social en beneficio de nuestros empleados. Además, ofrecemos otras prestaciones a nuestros empleados de conformidad con los contratos colectivos de trabajo con sus respectivos sindicatos.

En 2022 y 2025 obtuvimos la certificación Top Employers como resultado de nuestras prácticas de recursos humanos.

La mayoría de los empleados se encuentran en México, y el resto se distribuye entre los destinos en los que realizamos operaciones. Al 31 de diciembre 2024, 2023 y 2022, de nuestros empleados ubicados en México, 11,719, 11,267 y 10,288 estaban representados por sindicatos, respectivamente, lo cual representó el 69.4%, 69.5% y 70.4%, respectivamente, de la totalidad de nuestros empleados.

Al 31 de diciembre de 2024, los empleados sindicalizados participan en sindicatos, con quienes tenemos los siguientes CBAs:

- ASPA, que representa a los pilotos de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect;
- ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico;
- Independencia, que representa al personal de mantenimiento y aeroportuario de Aeroméxico y al personal de Aeroméxico Cargo;
- SNTTTAS, que representa a los empleados de Aeroméxico Sistemas Integrados; y
- STIA, que representa a los sobrecargos y personal de mantenimiento de Aeroméxico Connect.

Hemos suscrito CBAs con cada uno de estos sindicatos, salvo en lo que respecta al salario, que se renegocia cada año. En cambio, los convenios colectivos en su conjunto se renegocian cada dos años. Además, hemos firmado convenios colectivos con sindicatos de España, Brasil y Argentina. En 2023, en relación con la reforma laboral de 2019, tuvimos que presentar todos nuestros CBAs para la ratificación de los miembros de nuestros sindicatos. Se pidió a cada miembro del sindicato correspondiente que votara en secreto, y los sindicatos debían registrar el voto antes de julio de 2023. Todos nuestros CBAs fueron aprobados y ratificados por los miembros de nuestros sindicatos, excepto el CBA de Sistemas Integrados e Independencia. Dimos por terminado el CBA celebrado entre Aeroméxico Sistemas Integrados e Independencia el 7 de julio de 2023 y, como resultado, aproximadamente 1,800 empleados anteriormente sujetos al CBA entre Aeroméxico Sistemas Integrados e Independencia ya no se encuentran sindicalizados. En marzo de 2024, se nos notificó que SNTTTAS solicitó formalmente a Aeromexico Sistemas Integrados la negociación de un nuevo CBA en relación con los empleados de Aeromexico Sistemas Integrados. El 19 de abril de 2024, celebramos un nuevo CBA con SNTTTAS, el cual fue aprobado por la mayoría de los empleados de Aeroméxico Sistemas Integrados sujetos al CBA.

Para atender los efectos de la pandemia del COVID-19, negociamos con los sindicatos para mantener nuestra competitividad, a través de CBAs que reflejan nuestra situación económica. En diciembre de 2020 y enero de 2021, emprendimos negociaciones exitosas con STIA, Independencia, ASPA y ASSA. En virtud de las condiciones económicas prevalecientes y los procedimientos del Capítulo 11, pudimos negociar los términos de los CBAs,

lo cual ayudó a facilitar la emergencia del Capítulo 11. Los CBAs con ASPA con los pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect fueron recientemente renovados. En abril de 2024, realizamos una revisión contractual y salarial de nuestro CBA con Independencia, el cual ahora vence el 26 de octubre de 2028. El 27 de junio de 2024, celebramos una modificación y reexpresión al CBA con ASSA, reflejando los términos acordados entre nosotros y los empleados sujetos a este CBA. En septiembre de 2024, renovamos nuestros CBA con STIA, el cual ahora vence el 30 de septiembre de 2027.

Para que surta efectos, un CBA requiere ser aprobado por el sindicato y por la mayoría de los miembros del sindicato en un proceso de consulta subsecuente.

Nuestros CBAs con ASPA en relación con los pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect fueron recientemente renovados y aprobados por los miembros del sindicato a través de un proceso de consulta.

Al 31 de diciembre de 2024, la Sociedad no contaba con un número significativo de empleados temporales, siendo que a dicha fecha únicamente 1,586 empleados tenían dicho carácter.

Desempeño ambiental:

vii) Desempeño ambiental

Estamos comprometidos a ser un participante proactivo en el desarrollo sostenible de la industria aérea y un punto de referencia en México y América Latina. Hemos sido parte del Pacto Mundial de las Naciones Unidas desde 2012, y de la Red Mexicana desde 2019. Nuestros objetivos consideran el impacto social, ambiental y económico de las operaciones, y siguen la Agenda 2030 de las Naciones Unidas y la estrategia del negocio. La estrategia de sostenibilidad busca agregar valor sistémico e integral al negocio, lo que nos permite tener una visión sostenible, comprometida con las partes interesadas y las generaciones futuras, y mantener siempre la seguridad de los clientes y empleados como un objetivo principal. Cada año, adoptamos medidas acordes con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, o los SDG, de las Naciones Unidas, a través de objetivos comunes en las dimensiones sociales, ambientales, económicas y de gobierno de nuestra operación. Durante ocho años consecutivos de 2017 a 2024, MERCO nos ha clasificado como la compañía de transporte de pasajeros número uno en términos de prestigio corporativo.

Ambiental

Hemos adoptado un análisis de trascendencia para identificar nuestras prioridades relativas al medio ambiente. Las aerolíneas mexicanas están sujetas a diversas leyes y reglamentos, federales, estatales y municipales, de protección al medio ambiente, incluido el desecho de materiales y sustancias químicas, y del ruido de las aeronaves. Diversas autoridades gubernamentales de México hacen cumplir dichas leyes y reglamentos; y estamos sujetos a sanciones administrativas y otras multas de carácter penal o civil, en caso de una contravención. A la fecha de este Prospecto, consideramos que cumplimos con todos los aspectos importantes de las regulaciones de protección al medio ambiente en México.

Estamos trabajando en iniciativas y estrategias para mejorar el programa de ahorro de combustible. Estas iniciativas incluyen evaluar el desempeño de la flota de Boeing y de Embraer; aplicar mejoras aerodinámicas a nuestro equipo; y comparar los programas de ahorro de combustible con otras aerolíneas. También continuamos evaluando el uso de biocombustibles alternativos. El programa de reducción de emisiones y del consumo del combustible se centra en la renovación de nuestra flota y en otras acciones ambientales:

Plan de renovación de la flota

Nuestra flota se encuentra entre las más modernas y eficientes, y menos contaminantes, en el mundo. Nuestros motores reducen las emisiones de CO₂ hasta en 25% en comparación con otros motores. Por ejemplo, las aeronaves Boeing 787 Dreamliner son 20% más eficientes y menos contaminantes que las aeronaves convencionales, y estamos incorporando las aeronaves Boeing 737, que son hasta 17% menos contaminantes que su versión previa. Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, 54.1% y 49% de nuestra flota consistía de nuevas y más eficientes aeronaves.

- **Programa de eficiencia del combustible:** en términos de este programa, nos hemos enfocado en la incorporación de tecnologías nuevas y en procesos de optimización. En 2024, 2023 y 2022 hemos reducido nuestras emisiones en más de 39,003, 22,315 y 11,807 toneladas de CO₂, respectivamente, y en 5%, 3% y 8%, respectivamente, del consumo de combustible por tonelada-kilómetro, en comparación con 2023, 2022 y 2021, respectivamente, como resultado de mejoras en la eficiencia de las operaciones.

- **Uso de SAF:** usamos el SAF por primera vez en 2010, cuando utilizamos biocombustibles para ciertos vuelos entre México y San José, Costa Rica. En 2011, fuimos la primera aerolínea en operar un vuelo transatlántico con biocombustibles, pues introducimos biocombustibles en los vuelos entre México y Madrid. En 2024, disminuimos el total de nuestras emisiones CO₂ en más de 700 toneladas, excediendo nuestra meta previa de reducir emisiones en 470 toneladas durante el periodo. En 2024, utilizamos más de 320,000 litros de SAF provenientes de residuos de grasa animal y uso de aceite.
- **Programa de compensación voluntaria de emisiones Vuela Verde:** Continuamos fortaleciendo el programa Vuela Verde, en el que ofrecemos a pasajeros y empleados la opción de compensar voluntariamente las emisiones de su vuelo al comprar créditos de carbono que se destinan a proyectos socio-ambientales. Los proyectos socio-ambientales están certificados de acuerdo con normas mundiales, tales como la Reserva de Acción Climática. Los programas socio-ambientales garantizan créditos de carbono de alta calidad y llevan a la conservación de más de 5,000 hectáreas de bosques que protegen a 34 especies en peligro. Además, trabajamos con la organización Bioforestal en relación con proyectos en la Selva Maya, los cuales incluyen los ejidos de Pozo Pirata, Piedras Negras y Gavilanes, ubicados en Quintana Roo. Estos proyectos se centran en la administración forestal. Con los ingresos del programa Vuela Verde de 2024, compensamos 1,858 toneladas de CO₂ con créditos de carbono adquiridos en 2025, que es el equivalente a cero emisiones en 189 vuelos entre la Ciudad de México y Monterrey en la aeronave Boeing 737.

En 2024, cumplimos con todos los requisitos de generar informes sobre emisiones aplicables a nuestras operaciones, que incluyen:

- el CORSIA, regulado por la Circular Obligatoria CO AV 16.4/18 de la Agencia Federal de Aviación Civil;
- el EU ETS; y
- la Cédula de Operación Anual y el Registro Nacional de Emisiones de la SEMARNAT.

A la fecha del Reporte, estamos entregando la información requerida para certificar el cumplimiento con estos requisitos de reporte para el año 2024.

En 2023, la Circular de Asesoramiento CA AV 42/14 de la Agencia Federal de Aviación Civil, para generar informes acerca de los gases de efecto invernadero, datos de consumo de combustible y toneladas-kilómetros fue cancelada por la AFAC y fue reemplazada por el Reporte de Emisiones de CO₂ de la Circular CO AV 116/24 hasta posterior aviso.

Otras Acciones Ambientales

Como parte de nuestro compromiso con la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, en particular, el Objetivo 12 de Desarrollo Sostenible, contribuimos con acciones de protección al medio ambiente, donde destacan nuestros esfuerzos por disminuir el uso de plásticos de un sólo uso. En 2023, expandimos el programa para continuar sustituyendo los plásticos de un sólo uso en todos los vuelos, y hemos sustituido 27 artículos a bordo que representan más de 26 millones de artículos, por materiales reciclables, reusables y biodegradables.

También hemos implementado iniciativas para promover prácticas sostenibles relacionadas con el consumo de agua y electricidad, así como hemos mejorado los procesos de compras a fin de disminuir el consumo de ciertos materiales y también el desecho de los residuos. El consumo de electricidad en nuestras instalaciones ha disminuido en los años recientes mediante iniciativas, tales como esquemas de trabajo remoto y la implementación de las mejores prácticas. También hemos adoptado medidas para usar de manera eficiente el agua, al centrarnos tanto en la extracción de agua potable como en la gestión de las aguas residuales.

Nuestro hangar principal en el AICM cuenta con la certificación de gestión ambiental de ISO 14001 por Lloyd's Register, y una certificación de Industria Limpia por la PROFEPA, que se aplicaron a nuestro mantenimiento de línea y soporte de los fuselajes del área del Hangar Oriente, y ciertas posiciones asignadas en la Terminal 2 del AICM. Contamos con una política corporativa ambiental y una política ambiental en el mantenimiento e ingeniería, que se centran en las actividades que realizamos en el Hangar Oriente y en el mantenimiento en línea en el AICM. En 2021, realizamos la primera inspección para identificar y evaluar los impactos ambientales de nuestras operaciones de vuelos. El Hangar Oriente también cuenta con un plan de gestión de residuos. También adoptamos procesos para innovar y desarrollar tecnologías nuevas que nos permitan digitalizar la información, lo cual nos permitirá disminuir el consumo de ciertos materiales, tales como el papel.

Respecto a las emisiones de ruido de las aeronaves, todas nuestras aeronaves cumplen con NOM-036-SICT3-2000, que regula los límites máximos de emisión de ruido, equivalente a la Etapa 3 del Anexo 16 de la OACI. Nuestras aeronaves B787-8 y Boeing 737 MAX están equipadas con motores y tecnologías de baja emisión, cuyo objetivo es disminuir el impacto ambiental de dichas aeronaves en las áreas adyacentes a los aeropuertos y en ruta, así como cumplir con los requisitos más estrictos de niveles de ruido.

Social

Valoramos la ayuda humanitaria. Nos hemos asociado con organizaciones de la sociedad civil en los sectores público y privado. Por ejemplo, en 2024 transportamos más de 70 órganos y 3,600 cm² de piel humana para trasplantes humanos en colaboración con CENATRA (Centro Nacional de Trasplantes). Hemos contribuido \$15.3 millones de pesos a diferentes programas sociales, y ofrecido 100 boletos de avión a organizaciones sociales y de protección al medio ambiente. Además, 1,112 de nuestros empleados han dedicado aproximadamente 11,352 horas a actividades de voluntariado. Con respecto a la prevención de la trata de seres humanos, en el último trimestre de 2023 incluimos tarjetas de prevención de la trata

de seres humanos en nuestros aviones, en colaboración con la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC), para concienciar e informar a nuestros pasajeros sobre cómo identificar la trata de seres humanos.

Durante la pandemia del COVID-19, apoyamos las medidas para abordar la emergencia global de salud. Por ejemplo, transportamos más de 247 toneladas de suministros y materiales médicos a las instituciones de salud de México; ayudamos a la repatriación de más de 2,400 ciudadanos mexicanos y de más de 4,400 ciudadanos extranjeros, quienes fueron afectados por las restricciones fronterizas como consecuencia de la pandemia del COVID-19; donamos equipo de protección personal a instalaciones de atención médica; y ofrecimos transportación a los médicos y al personal técnico de salud de la Cruz Roja Mexicana. En alianza con P&G, transportamos 815,000 mascarillas a comunidades rurales en México.

Hemos implementado procedimientos para esquematizar las acciones en caso de sospecha de tráfico de personas. Nuestros empleados reciben capacitación regular que incluye protocolos de prevención de tráfico de personas. Esperamos expandir la capacitación de prevención de tráfico de personas a personal administrativo, supervisores, asesores de servicio al cliente y gerentes de turno del AICM. Hemos comenzado a incluir en nuestros vuelos una tarjeta de conciencia sobre el tráfico de personas, misma que ha sido preparada en asociación con la UNODC, y la SEGOB.

Hemos adoptado medidas para prevenir el tráfico de fauna silvestre. Desde 2016, nos unimos a la iniciativa del Duque de Cambridge para combatir este delito, y firmamos la Declaración en el Palacio de Buckingham. En 2021, anunciamos una declaración contra el tráfico ilegal de la fauna silvestre, que se basa en tres pilares: (i) capacitación; (ii) políticas y procedimientos; y (iii) campañas de conciencia que permitan a los clientes identificar e informar acerca del tráfico ilegal de la fauna silvestre.

De igual manera hemos celebrado con convenio con el Centro Nacional de Trasplantes (CENATRA) para mejorar la coordinación y facilitar la transportación de órganos humanos, tejido y células para ser trasplantados en destinos dentro de nuestra red nacional.

Información de mercado:

viii) Información del mercado

El sector de las aerolíneas es muy competitivo. Los principales factores de competencia en el sector de las aerolíneas son el precio de las tarifas, el punto de venta, el precio total, los horarios de los vuelos, el tipo de aeronave, las comodidades para los pasajeros y los servicios relacionados, el número de rutas servidas desde una ciudad, el servicio al cliente, el historial de seguridad y la reputación, las relaciones de código compartido y los programas de viajeros frecuentes y las oportunidades de canje. Entre nuestros competidores domésticos actuales y potenciales se encuentran Viva Aerobus y Volaris, así como la aerolínea de participación mayoritaria estatal que se espera sea operada por una sociedad de participación estatal mayoritaria denominada Aerolínea del Estado Mexicano, S.A. de C.V., cuya creación fue autorizada a través de una resolución de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de mayo de 2023. Entre nuestros competidores extranjeros se encuentran Iberia, United Airlines, American Airlines, Air France, Avianca y demás aerolíneas extranjeras que vuelan desde el AICM a los diferentes destinos operados por nosotros. Algunos de nuestros competidores actuales o futuros podrían tener mayor liquidez y acceso a capital, servir más rutas que nosotros y tener acceso a subsidios y/o ayudas gubernamentales.

De acuerdo con Diio, en 2024, México fue el segundo mercado de pasajeros de aviación más grande en América Latina, y se encuentra entre los 16 mercados de pasajeros de aviación más grandes en el mundo, con base en los ASK. México fue uno de los mercados de pasajeros de aviación de más rápido crecimiento en el mundo antes de la pandemia del COVID-19, con una expansión total de pasajeros en 11% de CAGR entre 2011 y 2019. El número total de pasajeros creció a un CAGR del 5.7% entre 2022 y 2024 de acuerdo a la AFAC. El país también fue uno de los primeros mercados de aviación en recuperarse después de la caída por la pandemia del COVID-19, debido a las limitadas restricciones gubernamentales y una mejor dinámica competitiva.

Para mayor información véase “II. Información General – d) Factores de riesgo – Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio – La industria aérea es altamente competitiva y enfrentamos una mayor competencia en una parte importante de nuestro negocio y rutas”, y “II. Información General – c) Resumen Ejecutivo – Fortalezas Competitivas”.

Segmentación del Mercado Aéreo de Pasajeros

La industria aérea de pasajeros consiste en tres diferentes tipos de aerolíneas de servicios regulares: FSCs, LCCs y ULCCs.

Compañías de Transporte de Servicios Múltiples

Las FSC se dirigen principalmente a clientes de negocios menos sensibles al precio y a personas en viajes de placer con más ingreso disponible. Las FSCs operan conforme a una red de aporte y dispersión (*hub & spoke*) de rutas que concentra las operaciones en ciudades selectas con centros de conexión con vuelos de conexión a otros destinos a través de sus redes radiales. Para operar con eficacia una red de aporte y dispersión, con frecuencia las FSCs operan flotas de varias familias para atender un amplio conjunto de mercados y permitir a los pasajeros viajar fácilmente a diversos destinos sin la necesidad de intercambiar aerolíneas. Típicamente, las FSCs ofrecen varias clases de servicio y cobran a los clientes tarifas más altas por servicios y experiencias de calidad superior. Como resultado, las FSCs tienen los RASKs más altos en la industria aérea. En los mercados de aviación más grandes en el mundo existen varias FSCs que compiten para atraer a los clientes de alto valor. No obstante, México es una excepción, puesto que somos la única FSC con sede en el país. Otras aerolíneas mundiales importantes que se definen como FSCs incluyen, pero no están limitadas a las, Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas y a las FSC internacionales Europeas más importantes.

Aerolíneas de Bajo Costo y Aerolíneas de Ultra Bajo Costo

La alternativa a las FSCs son las LCCs y ULCCs, que se enfocan principalmente en personas en viajes de placer y de la modalidad VFR, que son más sensibles al precio que las personas en viajes de negocios y de placer con mayor ingreso disponible. Con frecuencia, las LCCs tienen operaciones y redes más simples al compararse con las FSCs. Típicamente, las LCCs operan vuelos directos de punto a punto, que optimizan los horarios de los vuelos y las tarifas de utilización de las aeronaves, pero limitan las opciones y conexiones de viajes para los pasajeros. Asimismo, con frecuencia las LCCs tienen flotas que consisten en un número único o limitado de familias de aeronaves para promover las eficiencias en los costos. Mientras que las FSCs tienen operaciones en la mayoría de las ciudades más importantes, con frecuencia las LCCs atienden las ciudades principales a través de aeropuertos con costos menores en ciudades secundarias, y a menudo ofrecen únicamente una sola clase de servicio. El modelo de la ULCCs es similar al modelo de las LCCs, pero destaca la alta densidad de asientos, la tarifa de utilización de aeronaves y las oportunidades de ingresos complementarios más allá de las tarifas básicas. Las ULCCs se esfuerzan por separar los flujos de ingresos al ofrecer más productos y servicios para compra que típicamente estarían incluidos en la tarifa básica para otros modelos de aerolíneas de pasajeros. Al ofrecer tarifas básicas más bajas, las ULCCs tienen por objeto estimular una demanda importante de pasajeros y dar acceso a viajes aéreos para pasajeros altamente conscientes del precio. En México, las ULCCs principales son Volaris y Viva Aerobus. Otras aerolíneas que se definen como LCCs o ULCCs incluyen a Southwest, JetBlue, Ryanair, easyJet, Spirit Airlines y Frontier Airlines.

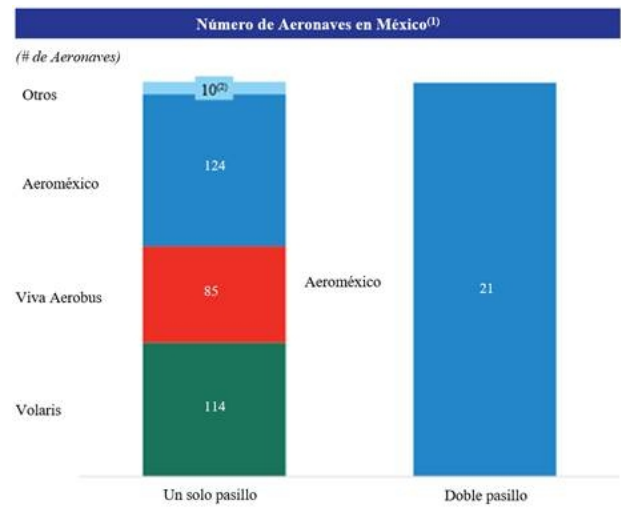
Antecedentes y Tendencias Recientes en la Aviación Mexicana

A principios de la década de 1990, la industria aérea de pasajeros de México pasó por una transformación importante impulsada por la liberalización de rutas y tarifas, y la reducción de las restricciones a la entrada. Estos cambios dieron como resultado la privatización de las principales aerolíneas a mediados de la década de 2000 (Mexicana en 2005 y Aeroméxico en 2007), y estimularon una mayor competencia en el mercado. Después de esto, la industria aérea de pasajeros de México vio una ola de fusiones y quiebras que disminuyeron el número de competidores en el mercado. En particular, Mexicana, que era la segunda aerolínea más grande de México, suspendió operaciones en 2010, lo que dio lugar a que nos convirtiéramos en la única FSC con sede en el país. Los actores clave en México durante la década de 2010 incluyeron cuatro aerolíneas: Interjet, Volaris, Viva Aerobus y nosotros.

En marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró al COVID-19 como una pandemia mundial, lo cual generó una disminución importante en la demanda global de viajes aéreos. Además, Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Canadá y otros países cerraron sus fronteras a los viajes internacionales, y hubo restricciones a viajar para no nacionales de los Estados Unidos y de Europa. Hacia el 15 de abril de 2020, la capacidad nacional de México había disminuido tanto como 75%, mientras que la capacidad internacional había disminuido tanto como 90%. El Gobierno de México no implementó restricciones a los viajes, lo cual permitió que el mercado se recuperara con más rapidez que otros alrededor del mundo. A diferencia de ciertos otros gobiernos en el mundo, el Gobierno de México no dio paquetes de apoyo de rescate financiero a las aerolíneas de México durante la pandemia. En mayo de 2023, la OMS declaró que la pandemia de COVID-19 ya no era una amenaza mundial para la salud.

El panorama competitivo de las aerolíneas de México ha cambiado significativamente desde el inicio de la pandemia del COVID-19. Interjet, que fue nuestro competidor más cercano, con una participación de mercado de pasajeros nacionales de aproximadamente el 20% en 2019, cesó todas las operaciones en diciembre de 2020, y los arrendadores recuperaron la posesión en forma extrajudicial de casi la totalidad de su flota. La flota de Interjet de 67 aeronaves, a 2019, representaba aproximadamente el 20% de las aeronaves de pasajeros operadas por compañías de transporte mexicanas, y ha sido retirada del mercado mexicano. Como resultado del concurso mercantil de Interjet, hemos elevado nuestra conectividad en el AICM, lo que nos ha permitido ofrecer mejores opciones a los pasajeros en las ocasiones en que más han deseado viajar. Consideramos que la combinación del tamaño y crecimiento del mercado de viajes aéreos en México junto con el proceso de insolvencia de Interjet han creado uno de los mejores entornos del mercado de viajes aéreos en el mundo.

Actualmente, sólo existen tres aerolíneas de escala en México. Somos la única FSC que atiende a la comunidad y a los clientes de negocios con ingresos disponibles más altos. Por el contrario, Volaris y Viva Aerobus son las ULCC que atienden a personas en viajes de placer sensibles al precio. Somos la compañía de transporte más grande por tamaño de flota, y la única aerolínea mexicana que presta servicios de larga distancia con aeronaves con dos pasillos, conectando a México con el resto del mundo. Volaris y Viva Aerobus operan aeronaves de baja densidad y con un solo pasillo, que principalmente atienden destinos nacionales y transfronterizos con redes más pequeñas de punto a punto.



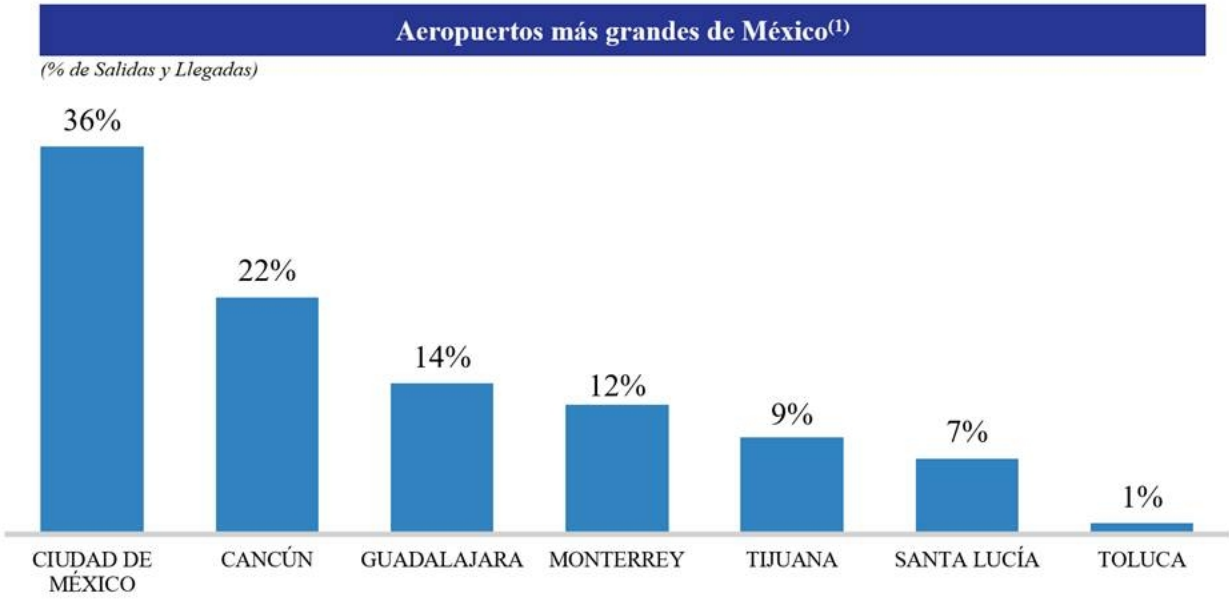
Fuente: AFAC, información y archivos de la compañía.

- 1. Al 31 de diciembre de 2024.
- 2. Incluye TAR, Aéreo Calafia y Magnicharters.

México no implementó restricciones a los viajes durante la pandemia de COVID-19. Como resultado, el mercado de viajes aéreos de México ha sido el mercado de pasajeros de más rápida recuperación en Norteamérica. El número de pasajeros que han realizado vuelos en 2024 en México, se ha recuperado al 113% de los niveles de 2019 conforme al AFAC. En comparación, el número de pasajeros que han realizado vuelos en los EE.UU. en el mismo periodo fue del 107% de los niveles de 2019, conforme a TSA; y en Canadá, fue del 103% de los niveles de 2019, conforme al CATSA.

Aeropuertos Clave en México

Existen varios aeropuertos con operaciones principales en México, pero el AICM es por mucho el aeropuerto más grande en el país por número de vuelos, asientos o ASK. El AICM es nuestro centro de conexión principal y componente esencial de nuestra red. Volaris y Viva Aerobus también tienen bases de operación en el AICM. La Ciudad de México es la capital política y económica de México, y existe una demanda significativa de viajes hacia y desde la ciudad. Como resultado, el AICM está altamente congestionado y requiere la coordinación de la capacidad a fin de preservar la eficiencia operacional. El AICM se encuentra a 6.5 kilómetros del centro de la Ciudad de México. El aeropuerto secundario de la Ciudad de México, el NLU, abrió en marzo de 2022 para aliviar el tráfico en el AICM. El NLU se encuentra a 45.6 kilómetros del centro de la Ciudad de México. Otros aeropuertos principales en México se encuentran en Cancún (CUN), Guadalajara (GDL), Tijuana (TIJ) y Monterrey (MTY).



Fuente: AFAC.

1. Con base en la participación en llegadas y salidas totales en México para el periodo de doce meses terminado el 31 de diciembre de 2024.

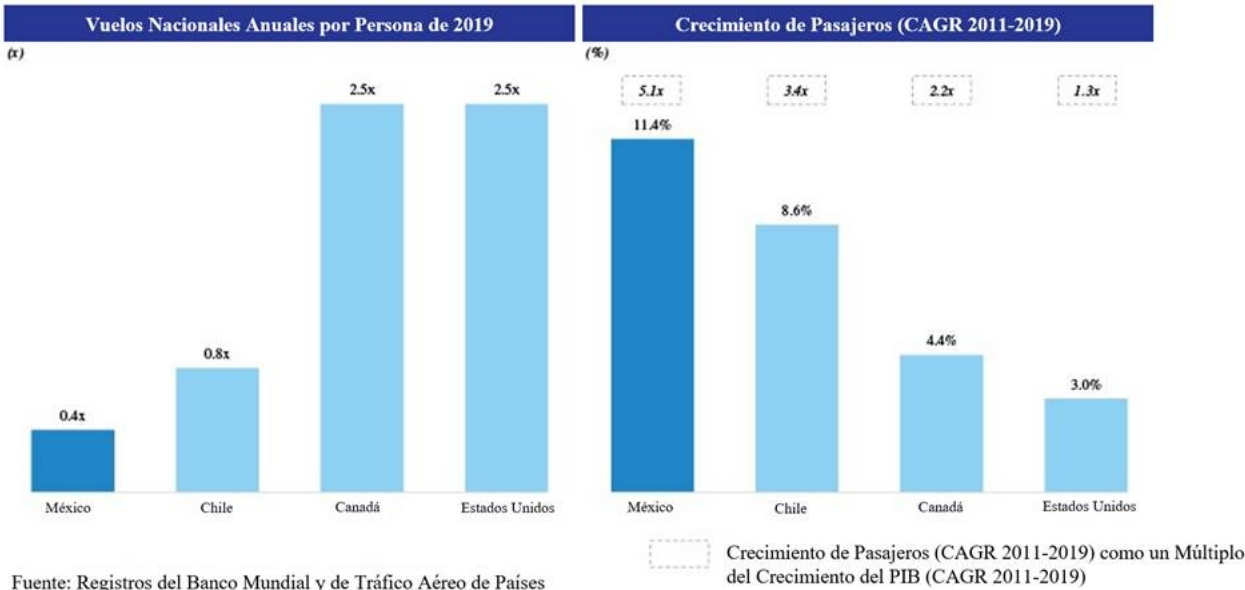
Tendencias Económicas y Demográficas

México es una de las economías más establecidas y estables en la región de América Latina. La tasa promedio de la inflación de México durante los últimos diez años fue aproximadamente del 5%, ligeramente más alta que la de EE.UU. y menor que aquella de los otros países de América Latina, como Brasil, que fue aproximadamente del 6%, de acuerdo con el FMI. El Banco de México ha sido cuidadoso al implementar una política monetaria similar a aquella de los EE.UU., por ejemplo, igualando los aumentos en las tasas, a fin de proteger la estabilidad económica.

México es el décimo país más poblado en el mundo, con una población estimada de aproximadamente 132 millones en 2024, de acuerdo con el FMI. Se espera que la población crezca en 14%, de 2022 a 2050, de acuerdo con la OCDE. Se espera que el desempleo estructural disminuya, debido a un crecimiento en los sectores que requieren mayor mano de obra, y el acceso al crédito en virtud de las reformas en el sector bancario emitidas en 2014. Además, el ingreso familiar en México está aumentando, lo que resulta en el crecimiento de la riqueza para los ciudadanos mexicanos; las remesas a México alcanzaron un número récord en 2024, puesto que las familias mexicanas recibieron \$64.7 mil millones de dólares en pagos, de acuerdo con el Banco de México. Consideramos que estos factores fortalecerán el ingreso familiar disponible e impulsarán un incremento en el gasto de consumo total y, a su vez, los viajes aéreos.

Si bien los viajes aéreos siguen ganando popularidad en México, las alternativas de transportación terrestre, tales como autobuses para largas distancias, tienen todavía una gran demanda por parte de los consumidores de ingresos menores. En 2023, aproximadamente 681 millones de pasajeros viajaron utilizando el servicio de autobuses para distancias medianas y largas en México, de acuerdo con la SICT. Consideramos que la conversión del autobús al avión será un factor de crecimiento para los viajes aéreos de pasajeros nacionales de México, puesto que la clase media sigue en expansión en la década de 2020. En la medida en que siga aumentando el ingreso disponible de los pasajeros de autobuses que ya están pagando una prima sobre el servicio de autobuses, esperamos que los viajes aéreos se transformen en el método de transporte preferido debido a su conveniencia y, a su vez, incrementen significativamente el tamaño general en el mercado de aviación de México.

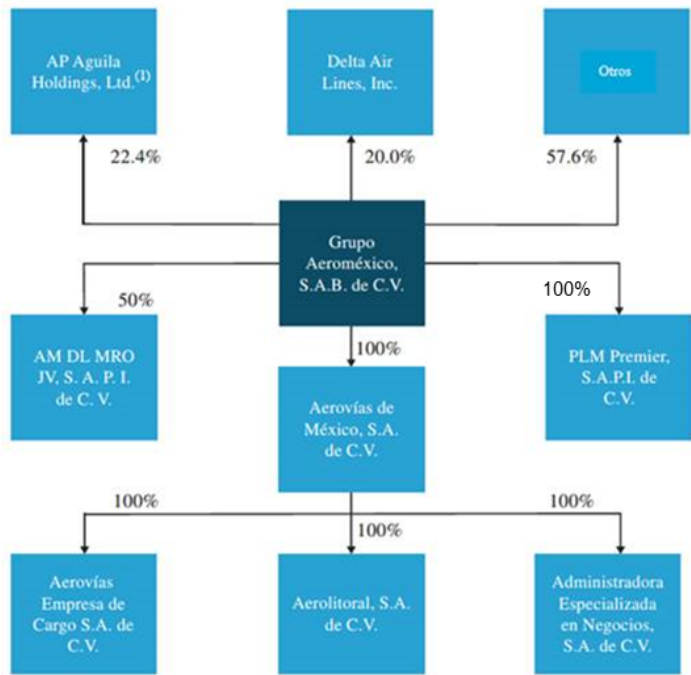
Consideramos que el contexto macroeconómico en México respalda el sólido aumento de personas en viajes de negocios y de placer. El crecimiento CAGR de pasajeros en México entre 2011 y 2019 fue de 11%, de acuerdo con el Banco Mundial, más de cinco veces más rápido que la CAGR del PIB real de México de 2.2% para el mismo periodo, de acuerdo con el Banco Mundial. El número total de pasajeros creció a un CAGR del 5.7% entre 2022 y 2024 de acuerdo a la AFAC. Además, México sigue siendo un mercado de relativa penetración insuficiente, con tan sólo 0.5 vuelos nacionales anuales por persona en 2024, de acuerdo con la AFAC, en comparación con aquéllos de otros mercados de América Latina, como Chile, que tuvo 0.8 vuelos nacionales anuales por persona durante el mismo periodo, con base en los datos del Consejo de Aeronáutica Civil de Chile. Si los vuelos nacionales en México aumentaran por persona a un nivel consistente con aquél de Chile, implicaría casi dos veces el número de pasajeros nacionales anuales. Si los vuelos nacionales en México aumentaran por persona a un nivel consistente con los Estados Unidos, que tuvo 2.5 vuelos nacionales anuales por persona en 2019, con base en datos del DOT, implicaría más de seis veces el número de pasajeros nacionales anuales.



Estructura corporativa:

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. La siguiente tabla muestra nuestra estructura corporativa, reflejando nuestros principales accionistas y sociedades operativas materiales, a la fecha de este Reporte:



(1) Incluye 27,313,004 acciones mantenidas directamente por el accionista Apollo y 3,219,715 acciones mantenidas por el Fideicomiso Banco Actinver F/5292 en representación del accionista Apollo.

Tenemos tres subsidiarias operativas principales: Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V. (conocida como Aeroméxico Cargo), Aerovías de México, S.A. de C.V. (conocida como Aeroméxico) y Aerolitoral, S.A. de C.V. (conocida como Aeroméxico Connect). Aeroméxico es nuestra principal subsidiaria enfocada en rutas internacionales de largo alcance y nacionales de mediano alcance, como las internacionales y entre el triángulo de negocios mexicano entre Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey. Aeroméxico Connect es nuestra segunda aerolínea relevante enfocada en rutas de baja densidad, y cubre la mayoría de destinos nacionales. Al 31 de diciembre de 2024, Aeroméxico y Aeroméxico Connect empleaban aproximadamente al 76% de nuestros empleados.

Aeroméxico Cargo es nuestra subsidiaria operativa que proporciona servicios de carga a nuestros clientes nacionales e internacionales. Administradora Especializada en Negocios, S.A. de C.V. proporciona servicios aeroportuarios en tierra exclusivamente a nosotros. PLM administra nuestro programa de lealtad Club Premier. Todas nuestras subsidiarias están constituidas en México.

Descripción de los principales activos:

x) Descripción de los principales activos

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

Inmuebles

Arrendamos nuestras oficinas principales ubicadas en Paseo de la Reforma No. 243 en la Ciudad de México, consistentes en tres pisos dentro de una torre de oficinas, que en total ascienden a 4,581 metros cuadrados. En 2016, celebramos el Proyecto Torre Aeroméxico, una coinversión con un consorcio con desarrolladores de México, que consiste en la construcción de una torre de oficinas en Paseo de la Reforma No. 445, en la Ciudad de México, donde se ubicaban anteriormente nuestras oficinas. Se espera que el proyecto sea terminado en 2026 y, una vez terminado, esperamos ser propietarios de inmuebles que ascienden a 9,000 metros cuadrados en Torre Aeroméxico. Es nuestra intención reubicar nuestras oficinas a Torre Aeroméxico una vez terminado el proyecto. No esperamos ninguna sanción o comisión por terminación anticipada conforme al contrato de arrendamiento vigente.

Somos propietarios de inmuebles que se encuentran en las proximidades del AICM. Somos propietarios de un inmueble de aproximadamente 21,690 metros cuadrados 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, tenemos otros terrenos en Ixtapa, Zihuatanejo y Cozumel, México. Arrendamos varios espacios en el AICM al operador aeroportuario, que aproximadamente ascienden a 248,000 metros cuadrados y que se usan para nuestras operaciones. Los contratos de arrendamiento para estos lotes tienen distintas fechas de vencimiento; el primero en vencer termina en 2024. a la fecha de este Reporte, estamos en proceso de renovar algunos de estos contratos antes de su terminación. La renta en estos contratos de arrendamiento incrementa anualmente con base en el INPC.

Asimismo, arrendamos inmuebles en otros aeropuertos. Las áreas arrendadas principales fuera del AICM consisten principalmente en instalaciones de mantenimiento y estacionamiento de aeronaves. Arrendamos un terreno en el Aeropuerto Internacional Miguel Hidalgo y Costilla, o GDL, y el sitio en donde construimos el hangar de mantenimiento desmontable tiene un área total de aproximadamente 44,700 metros cuadrados. También arrendamos inmuebles de aproximadamente 68,700 metros cuadrados en el Aeropuerto Intercontinental de Querétaro, y de aproximadamente 10,000 metros cuadrados en el Aeropuerto Internacional de Monterrey. Arrendamos espacio en varios aeropuertos para nuestras operaciones diarias. Los términos de cada uno de estos contratos de arrendamiento y la renta mensual varían en cada aeropuerto.

Procesos judiciales, administrativos o arbitrales:

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.

Procedimientos en materia laboral

Estamos sujetos a ciertas contingencias laborales en el curso ordinario de negocios. Son parte de dichos procedimientos demandantes individuales y trabajadores sindicalizados, y se relacionan principalmente con diferencias respecto a sueldos y salarios, pagos de tiempo extra, condiciones de trabajo peligrosas, responsabilidad subsidiaria y otros pagos relacionados con el trabajo.

En junio de 2023, ASPA presentó una demanda en nuestra contra alegando que ciertas disposiciones de nuestros CBA vigente por el periodo entre 2020 y 2024 deberían ser nulas e inválidas, dado que establecen un trato diferenciado respecto a ciertas condiciones laborales aplicables a nuestros pilotos conforme a su fecha de contratación, lo cual podría ser considerado como discriminatorio. El CBA establece dos regímenes, uno aplicable a pilotos contratados antes de 2010 y el otro, aplicable a pilotos contratados después de 2010. Por lo cual, ASPA alega que tener dos regímenes con base en la fecha de contratación de los pilotos es discriminatorio. ASPA también reclamó que los términos acordados en 2010 fueron acordados por el sindicato debido a las críticas condiciones económicas de ese momento; y que, dado el aumento en el número de nuestras aeronaves y pilotos, los términos acordados en 2010, ya no son justificables. Nosotros alegamos que los CBAs son negociados periódicamente, y que las condiciones aplicables a los empleados con base en su fecha de contratación no son discriminatorias, pues se pactaron nuevas condiciones de trabajo al tiempo

que se protegen derechos adquiridos. En octubre de 2023, el tribunal laboral colectivo declaró que las disposiciones en el CBA son razonables y cumplen con los términos acordados al momento de su negociación. ASPA apeló la decisión y, el 26 de abril de 2024, el tribunal superior emitió una resolución en nuestro favor ratificando la decisión del tribunal laboral colectivo, confirmando que las disposiciones bajo el CBA impugnadas por ASPA no son discriminatorias, son aplicables y no arbitrarias. El 30 de mayo de 2024, ASPA apeló ante la SCJN, y el 13 de agosto de 2024 la SCJN acordó admitir el caso. El 9 de octubre de 2024 la SCJN falló a nuestro favor, efectivamente concluyendo el caso. La decisión de la SCJN es final y no apelable.

Al 31 de diciembre de 2024, habíamos registrado una reserva para los procedimientos en materia laboral de \$8.3 millones de dólares. Esta reserva se basa en nuestras estimaciones para cubrir posibles pérdidas potenciales que podríamos sufrir en virtud de dichos asuntos. Para mayor información sobre nuestras contingencias y compromisos, véase la Nota 33 de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Procedimientos regulatorios

COFECE litigio en materia de competencia económica

Hemos sido objeto de investigaciones relacionadas con prácticas antimonopólicas por la COFECE. En 2015, la COFECE inició una investigación contra nosotros por presuntas prácticas monopólicas en el sector aéreo. En cuanto a esta investigación, nosotros, Grupo Mexicana (en operaciones en este momento) y otras aerolíneas de México, fuimos sujeto a sanciones. Recibimos una multa de \$86.2 millones de pesos, o aproximadamente \$5.2 millones de dólares, en 2019. Esta controversia no tiene ninguna conexión con nuestra relación con Delta Air Lines o la resolución de la COFECE que aprueba el JCA. El 28 de marzo de 2022, el tribunal de distrito competente anuló la sanción y ordenó a la COFECE reiniciar la investigación sin considerar cierta evidencia. El 11 de abril de 2022, la COFECE objetó la decisión del tribunal de distrito. El 7 de marzo de 2023, la COFECE solicitó que la SCJN ejerciera competencia con el argumento de que fue necesario que la SCJN estableciera precedentes judiciales concluyentes sobre el asunto. El 3 de abril de 2023, la SCJN acordó ejercer competencia sobre el asunto, y el 18 de mayo de 2023, la SCJN acusó recibo de los expedientes del asunto. El 12 de febrero de 2025, la SCJN emitió una resolución final en nuestra contra, confirmando las multas y revocando la decisión emitida por el tribunal de distrito mexicano. Esta decisión no es objeto de apelación. Para obtener más información acerca de los riesgos relacionados con este procedimiento y el litigio antimonopolio asociado, véase “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—Las disposiciones sobre competencia económica de México afectan las tarifas que podemos cobrar a los clientes”.

Procedimiento Administrativo de la CNBV

El 16 de octubre de 2023, la CNBV nos notificó la apertura de un proceso de sanción administrativa en nuestra contra y, como consecuencia legal, en contra de nuestro director general, alegando que ciertas revelaciones al mercado sobre nuestro proceso de reestructura fueron omisas y, por ello, incumplieron la LMV. El 9 de julio de 2024, la CNBV impuso en nuestra contra y del director general la multa mínima establecida en la LMV para este tipo de supuestos, por un monto total de \$7.2 millones de pesos, o aproximadamente \$0.4 millones de dólares. El 1 de agosto de 2024, presentamos un recurso administrativo ante la CNBV, solicitando la revisión de la imposición de las multas y argumentando que nuestras revelaciones al mercado sobre nuestro proceso de reestructura eran completas y en cumplimiento con los requerimientos de la LMV. El 15 de noviembre de 2024, la CNBV nos notificó la resolución del recurso administrativo, confirmando las multas impuestas. El 5 de diciembre de 2024, presentamos una demanda de nulidad en contra de las multas. Para obtener más información acerca de los riesgos relacionados con este procedimiento, véase “Factores de Riesgo—Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio—Somos y en el futuro podemos ser parte de diversos procedimientos legales y normativos”.

Procedimientos fiscales

Algunas de nuestras subsidiarias han sido notificadas de auditorías por parte de las autoridades en materia fiscal aplicables. Las auditorías fiscales se relacionan con, entre otras cosas, deducciones que alegan ser erróneas. A la fecha de este Reporte, estamos impugnando estas auditorías fiscales en distintos procedimientos administrativos ante las autoridades fiscales.

Acciones representativas del capital social:

xii) Acciones representativas del capital social

Considerando que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social tiene una parte fija y una parte variable. Nuestro capital social es la cantidad de \$78,165,136,559.83, integrado por (i) un capital mínimo fijo de \$23,861.68, representados por 5,000 acciones, nominativas, sin valor nominal, y (ii) una parte variable de \$78,165,112,698.15, representado por 150,061,355 acciones, nominativas, sin valor

nominal. Nuestro capital social para efectos de la Ley de Inversión Extranjera, está representado por acciones especiales, en una sola serie, nominativas, sin valor nominal

Durante los tres últimos ejercicios sociales, el capital social de la Emisora fue modificado mediante ciertos acuerdos adoptados en la asamblea general ordinaria y extraordinaria de la Sociedad de fecha 14 de enero de 2022, mediante la cual se aprobó:

- (i) la cancelación de 83,730,300 (ochenta y tres millones setecientos treinta mil trescientas) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal que la Sociedad mantenía en tesorería;
- (ii) realizar un aumento en la parte variable del capital social de la Sociedad por el monto de \$86,875,921,637.83 (ochenta y seis mil ochocientos setenta y cinco millones novecientos veintiún mil seiscientos treinta y siete pesos 83/100 M.N.) y la consecuente emisión de 682,119,110,880,207 (seiscientos ochenta y dos billones ciento diecinueve mil ciento diez millones ochocientos ochenta mil doscientas siete) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, el cual fue suscrito mediante la capitalización de ciertos pasivos de la Emisora, así como las aportaciones realizadas por ciertos accionistas de la Sociedad, al valor determinado por dicha asamblea de accionistas, mismo que fue debida y oportunamente revelado al público inversionista, en términos del plan de reestructura;
- (iii) la emisión de 68,211,979,300,000 (sesenta y ocho billones doscientas once mil novecientos setenta y nueve millones trescientas mil) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, mismas que fueron mantenidas en la tesorería de la Sociedad y podían ser suscritas y pagadas por los accionistas de la Sociedad al valor determinado por dicha asamblea de accionistas, mismo que fue debida y oportunamente revelado al público inversionista; y
- (iv) llevar a cabo la concentración (*split inverso*) de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, utilizando como factor de conversión el de 1 (una) acción nueva por cada 5,000,000 (cinco millones) de acciones entonces existentes, en el entendido que el capital social fijo de la Sociedad estará representado por 5,000 (cinco mil) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal y no sufrió cambio alguno, mientras que el número de acciones y valor representativo del capital social fue modificado en los términos establecidos en dicha asamblea, según fue debida y oportunamente revelado al público inversionista.

El 7 de septiembre de 2023, nuestros accionistas aprobaron, entre otros, llevar a cabo la inscripción en el RNV de nuestras acciones, sin que al efecto medie oferta pública, así como el listado de las mismas en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V, así como adoptar el régimen legal aplicable a una sociedad anónima bursátil y reformar íntegramente los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico, sujeto a la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes; el 13 de diciembre de 2023, nuestros accionistas resolvieron, entre otros, ratificar los acuerdos adoptados mediante la asamblea general extraordinaria de accionistas de fecha 7 de septiembre de 2023 a efecto de adoptar la modalidad de sociedad anónima bursátil, así como la consecuente reforma integral a los estatutos de la Emisora, sujeto a la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes; y el 30 de abril de 2024, nuestros accionistas resolvieron aprobar, entre otros, la reforma integral a los estatutos sociales a fin de adoptar el régimen de sociedad anónima bursátil, previa aprobación de la DGIE y sujeto a la autorización de la CNBV.

De igual forma, mediante la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 13 de diciembre de 2023, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$4,736,639,856.48 (cuatro mil setecientos treinta y seis millones seiscientos treinta y nueve mil ochocientos cincuenta y seis pesos 48/100 M.N.), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$85,673,532,699.15 (ochenta y cinco mil seiscientos setenta y tres millones quinientos treinta y dos mil seiscientos noventa y nueve pesos 15/100 M.N.).

Posteriormente, mediante la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 25 de julio de 2024, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$7,508,420,001.00 (siete mil quinientos ocho millones cuatrocientos veinte mil un pesos 00/100 M.N.), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$78,165,112,698.15 (setenta y ocho mil ciento sesenta y cinco millones ciento doce mil seiscientos noventa y ocho pesos 15/100 M.N.).

Mediante la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 29 de noviembre de 2024, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$8,239,952,554.01 M.N. (ocho mil doscientos treinta y nueve millones novecientos cincuenta y dos mil quinientos cincuenta y cuatro pesos 01/100, moneda nacional), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$69,925,184,005.83 (sesenta y nueve mil novecientos veinticinco millones ciento ochenta y cuatro mil cinco pesos 83/100, moneda nacional).

Posterior a los cambios anteriormente mencionados, el capital social de la Sociedad quedó integrado de la siguiente manera:

	Número de Acciones
Acciones en circulación.....	136,423,959
Acciones de tesorería.....	13,642,396
Total de Acciones.....	150,066,355

La Sociedad no cuenta con posiciones abiertas en instrumentos derivados liquidables en especie cuyo subyacente sea acciones de la Emisora o certificados de participación ordinarios sobre dichas acciones.

Dividendos:

xiii) Dividendos

No hemos pagado dividendos en los últimos tres años y no estimamos pagar dividendo alguno sobre nuestras acciones en el futuro cercano. Actualmente pretendemos retener cualesquiera utilidades adicionales futuras para financiar nuestras operaciones y crecimiento. 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 auditados, 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 se aprueba mediante el voto de la mayoría de nuestros accionistas presentes en una asamblea general de accionistas, sujeto a las limitaciones legales que se señalan más adelante.

Conforme a la legislación aplicable y a nuestros estatutos sociales, los dividendos sólo pueden ser pagados de utilidades retenidas derivadas de los resultados del ejercicio respectivo o de ejercicios anteriores, si:

- 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;
- los accionistas, reunidos en asamblea de accionistas, aprueben los resultados que reflejen las utilidades y el pago de los dividendos, y
- las pérdidas correspondientes a ejercicios fiscales anteriores hayan sido pagadas o absorbidas.

Todas las acciones tienen el mismo grado de prelación con respecto al pago de dividendos.

[424000-N] Información financiera

Concepto	Periodo Anual Actual	Periodo Anual Anterior	Periodo Anual Previo Anterior
	USD 2024-01-01 - 2024-12-31	USD 2023-01-01 - 2023-12-31	USD 2022-01-01 - 2022-12-31
Ingresos	5,619,854,000.0	4,916,097,000.0	3,811,999,000.0
Utilidad (pérdida) bruta	1,515,673,000.0	1,112,897,000.0	469,928,000.0
Utilidad (pérdida) de operación	1,066,689,000.0	715,818,000.0	510,829,000.0
Utilidad (pérdida) neta	617,486,000.0	273,368,000.0	(64,225,000.0)
Utilidad (pérdida) por acción básica	4.62	2.07	(0.47)
Adquisición de propiedades y equipo	477,279,000.0	333,210,000.0	199,866,000.0
Depreciación y amortización operativa	655,057,000.0	583,207,000.0	452,363,000.0
Total de activos	6,383,565,000.0	6,091,762,000.0	5,546,166,000.0
Total de pasivos de largo plazo	4,090,296,000.0	3,555,262,000.0	3,674,020,000.0
Rotación de cuentas por cobrar	18.34	14.67	17.08
Rotación de cuentas por pagar	3.42	3.91	4.8
Rotación de inventarios	0.82	0.7	0.91
Total de Capital contable	899,914,000.0	732,925,000.0	730,832,000.0
Dividendos en efectivo decretados por acción	0	0	0

Descripción o explicación de la Información financiera seleccionada:

*La información mostrada en el rubro "Depreciación y amortización operativa" incluye el "Deterioro (reversión)".

Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación:

b) Información financiera por línea de negocio, zona geográfica y ventas de exportación.

La Sociedad presenta información por segmentos según lo establecido en la NIIF 8, *Segmentos de operación*. Un segmento de operación es un componente de la Sociedad que desarrolla actividades de negocio por las que se pueden obtener ingresos ordinarios e incurrir en gastos, incluyendo los ingresos y gastos que se relacionan con operaciones con cualquiera de los demás componentes de la Sociedad. Todos los resultados por segmentos son revisados periódicamente por el Director Operativo para decidir sobre los recursos que deben asignarse a estos segmentos y evaluar su rendimiento, para los que se dispone de información financiera diferenciada.

La Sociedad determinó que cuenta con un segmento de operación: transporte aéreo. La Sociedad dividió el segmento de operación en las siguientes zonas geográficas: (1) Nacional; e (2) Internacional. La Sociedad distribuye los ingresos por zonas geográficas en función del destino de los vuelos de los pasajeros.

La siguiente tabla muestra cierta información relacionada con los ingresos generados por las categorías de servicios relevantes para los periodos que se indican:

Para el año terminado el 31 de diciembre								
	2024	% de los ingresos	2023	% de los ingresos	Variación	2022	% de los ingresos	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)								
Ingresos por pasajeros								
Pasajeros	4,504.8	80.2%	4,042.8	82.2%	11.4%	3,073.5	80.6%	31.5%
Complementarios.....	646.1	11.5%	461.4	9.4%	40.0%	328.9	8.6%	26.6%
Total de ingresos por pasajeros.....	5,150.9	91.7%	4,504.2	91.6%	14.4%	3,402.4	89.3%	32.4%
Carga.....	296.1	3%	269.9	5.5%	9.7%	291.3	7.6%	(7.3)%
Otros.....	172.9	1%	142.0	2.9%	21.7%	118.3	3.1%	20.0%
Total de ingresos no por boletos.....	469.0	8.4%	411.9	8.4%	13.9%	409.6	10.7%	0.6%
Total de ingresos.....	5,619.9	100.0%	4,916.1	100%	14.3%	3,812.0	100%	29.0%
		%						

En 2024, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 60.1% y 39.9%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. En 2023, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 58.6% y 41.4%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. En 2022, los ingresos derivados de operaciones internacionales y nacionales representaron 59.9% y 40.1%, respectivamente, de nuestros ingresos totales. La siguiente tabla presenta los ingresos por región geográfica.

Para el Año Terminado el 31 de diciembre de					
	2024	2023	Variación	2022	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)					
Internacional.....	3,377.8	2,879.3	17.3%	2,282.6	26.1%
Nacional.....	2,242.0	2,036.8	10.1%	1,529.4	33.2%
Total.....	5,619.9	4,916.1	14.3%	3,812.0	29.0%

Para mayor información en relación con la información financiera del segmento operativo de la Sociedad, véase “Información Financiera Seleccionada” y “Comentarios y Análisis de la Administración”.

Informe de créditos relevantes:

c) Informe de créditos relevantes

Instrumento	Moneda	Tasa de Interés	Vencimiento	Al 31 de diciembre de		
				2024	2023	2022

(en millones de dólares)

Crédito garantizado por el cobro de ventas con tarjetas de crédito en EE.UU. ⁽¹⁾	USD	SOFR + 3.25%	2024	—	63.1	147.2
CEBURES garantizados por el cobro de ventas con tarjetas de crédito en México ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁶⁾	pesos	TIIE + 1.68%	2025	52.6	143.9	215.2
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	0.97% to 1.03%	2023	—	—	0.5
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	2.34%	2023	—	—	1.1
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	2.33%	2024	—	2.1	10.4
Notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	USD	8.50%	2027	—	662.5	762.5
Notas 2029 ⁽³⁾⁽⁵⁾	USD	8.25%	2029	500.0	—	—
Notas 2031 ⁽³⁾⁽⁵⁾	USD	8.625%	2031	610.0	—	—
Total de créditos				1,162.6	871.6	1,137.0
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽⁵⁾	USD	2.33%	2029	71.4	87.1	102.6
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽⁵⁾	USD	2.54%	2027	24.9	35.5	45.8
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽²⁾⁽⁵⁾	USD	1.37%	2026	11.2	19.5	27.7
Arrendamiento financiero de equipo de vuelo.....	USD	3.16 to 3.57%	2024	—	1.5	10.4
Arrendamiento financiero de simulador de vuelo.....	USD	6.88%	2029	6.1	7.0	7.9
Total de arrendamientos financieros				113.5	150.7	194.4
Pasivos por arrendamiento (NIIF 16)				2,438.4	2,216.9	2,126.0
Total de pasivos por arrendamiento				2,551.9	2,367.5	2,320.4
Total de crédito y préstamos				3,714.5	3,239.2	3,457.4

(1) Este crédito contiene una obligación contractual financiera relacionada con el coeficiente de cobertura de los cobros que representó sus garantías de pago.

(2) Celebramos *swaps* de tasas de intereses que de manera efectiva nos permitieron pagar tasas fijas con relación a dichas obligaciones en 2023 y 2022. Véase la Nota 28 a los estados financieros consolidados auditados.

(3) Notas preferentes garantizadas emitidas por Grupo Aeroméxico y garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeromexico Cargo y PLM.

(4) Notas preferentes garantizadas emitidas por Grupo Aeroméxico y garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeromexico Cargo y PLM.

(5) Algunos de los contratos contienen ciertos compromisos, que incluyen: cumplir con las obligaciones de hacer y de no hacer; proporcionar cierta información y datos financieros acerca de las variaciones en la flota; cumplir con las condiciones y los términos convenidos con terceros, principalmente relacionados con el pago de los compromisos documentados; así como restricciones que nos impiden vender o transferir todos o una parte importante de los activos. Al 31 de diciembre de 2024, estábamos en cumplimiento con estas obligaciones.]

(6) CEBURES significa Certificados Bursátiles e incluye diversas series de valores a corto plazo.

En septiembre y octubre de 2023, recompramos y cancelamos montos nominales totales de \$61.1 millones de dólares y \$38.9 millones de dólares, respectivamente, de nuestras notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027. El 14 de noviembre de 2024, (i) emitimos las Notas 2029 por un monto total de \$500 millones de dólares y las Notas 2031 por un monto total de \$610 millones de dólares, (ii) amortizamos en su totalidad las notas con vencimiento en 2027. A la fecha de este Reporte, estamos en cumplimiento con nuestras obligaciones de hacer y no hacer conforme a nuestros créditos y financiamientos.

Notas Garantizadas Senior con vencimiento en 2029 y 2031

El 14 de noviembre de 2024, Grupo Aeroméxico emitió notas preferentes garantizadas senior a una tasa del 8.250% con vencimiento en 2029 por un monto total de \$500 millones de dólares, o las Notas 2029, y notas garantizadas senior a una tasa del 8.625% con vencimiento en 2031 por un monto total de \$610 millones de dólares, o las Notas 2031. Estas notas están garantizadas, entre otros activos, por la red de rutas, el programa de lealtad PLM, marcas de propiedad intelectual, equipo de vuelo, repuestos rotatorios, participación en aeronaves gravadas, nuestras aeronaves, slots en los aeropuertos JFK y Heathrow y equipo de soporte terrestre. Las notas están garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeroméxico Cargo y PLM. The Bank of New York Mellon actúa como fiduciario, registrador, agente de pago y agente de transferencia, y UMB Bank National Association actúa como agente de garantías. Las notas, las garantías y el acta de emisión están sujetas a la ley del Estado de Nueva York, y ciertos documentos de garantía están sujeto a la legislación mexicana. Estas notas no están listadas en ninguna bolsa de valores.

El acta de emisión que rige las notas, y sujeto a ciertas excepciones y cualificaciones, limita o impone condiciones a nuestra capacidad para:

- incurrir en adeudos adicionales por el préstamo de dinero y garantizar adeudos por préstamos de dinero;
- emitir ciertas acciones preferentes o valores de capital similares;
- celebrar operaciones con afiliadas;
- pagar dividendos o realizar otras distribuciones o recompra o amortizar nuestro capital social;
- pagar por anticipado, amortizar o recomprar ciertos adeudos;
- realizar préstamos o inversiones;
- incurrir en gravámenes;
- disposición de ciertos activos;
- celebrar contratos que restrinjan (i) la capacidad de proporcionar gravámenes o garantías para garantizar las obligaciones conforme al acta de emisión; y (ii) la capacidad de las subsidiarias de pagar dividendos;
- alterar nuestro negocio;
- celebrar operaciones de venta y retro arrendamiento (*leaseback*); y
- consolidar, fusionar o vender todo o sustancialmente todos nuestros activos.

Las notas son amortizables a nuestra elección, en todo o en parte, en cualquier momento o posterior a, en el caso de las Notas 2029, el 15 de noviembre de 2026 y, en el caso de las Notas 2031, el 15 de noviembre de 2027, cada una la fecha de pago, a los precios de amortización establecidos más adelante, junto con los intereses devengados y no pagados, en caso de haberlos:

Notas 2029		Notas 2031	
Periodo	Precio de Amortización	Periodo	Precio de Amortización
2026.....	104.125%	2027.....	104.313%
2027.....	102.063%	2028.....	102.156%
2028.....	100.000%	2029.....	100.000%

En cualquier momento previo a la fecha de pago aplicable, podemos amortizar hasta el 40% del monto original de cada serie de las notas con los recursos de ciertas ofertas de capital a un precio de amortización igual a, en el caso de las Notas 2029, 108.250%, y en el caso de las Notas 2031, 108.625%, del monto de dichas notas, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

Antes de la primera fecha de pago, durante el periodo de 12 meses, podemos amortizar hasta el 10% de cada serie de las notas al 103% del monto principal ahí establecido, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

En cualquier momento antes de la primera fecha de pago, también podemos amortizar algunas o todas las notas de cualquier serie a un precio igual al 100% del monto principal de las notas, más el interés devengado y no pagado al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

Además, podemos amortizar cada serie de las notas, en todo pero no en parte, a un precio de amortización igual al 100% del monto principal, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización, y un interés adicional al respecto, si las leyes fiscales vigentes se modifican y el cambio resulta en que Grupo Aeroméxico y los garantes resultan obligados a pagar montos adicionales en exceso de aquellos atribuibles a la tasa de retención actualmente vigente, en relación a los intereses y pagos similares a intereses de dichas notas.

Después de que ocurran cambios de control específicos, realizaremos una oferta para recomprar algunas o todas las notas al 101% del valor nominal, más el interés devengado y no pagado al, pero no incluyendo, el día de la recompra.

Los recursos netos en efectivo de la oferta fueron de aproximadamente \$1,096.0 millones de dólares. Estos recursos netos en efectivo fueron utilizados para amortizar, en su totalidad, \$662.5 millones de dólares del monto pendiente de pago de las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 al momento de la oferta, a un precio de amortización del 104.250%, más intereses, montos adicionales y primas a ser pagadas. Los recursos en efectivo remanentes serán utilizados para propósitos corporativos generales.

Línea de Crédito Revolvente

El 26 de agosto de 2024, Aeroméxico celebró un contrato de crédito revolvente para una línea de crédito revolvente garantizada senior hasta por un monto total de \$200 millones de dólares con BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, como único *bookrunner* y *lead arranger*; BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, ING Bank N.V., Barclays Bank PLC, Banco Latinoamericano de Comercio Exterior, S.A., Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, JP Morgan Chase Bank, N.A. y Morgan Stanley Senior Funding, Inc., como acreedores iniciales; Grupo Aeroméxico y Aeroméxico Connect, como garantes; y BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, como agente administrativo. Conforme al contrato de crédito, la tasa de interés anual es del 2.85% por año más SOFR a un mes. El periodo de disponibilidad de la línea de crédito revolvente termina el 25 de mayo de 2027, y los créditos vigentes conforme a la línea de crédito revolvente deben ser pagados en cuatro pagos mensuales el 26 de mayo de 2027, el 26 de junio de 2027, el 26 de julio de 2027 y el 26 de agosto de 2027. Al 31 de diciembre de 2024, no hemos empleado los fondos de esta línea de crédito revolvente.

Podemos dar por terminados o reducir los compromisos no utilizados después 3 días hábiles a la notificación por escrito al agente administrativo.

El contrato de crédito también establece obligaciones de no hacer ordinarias aplicables a las líneas de crédito revolventes, incluyendo los requisitos relacionados con exigibilidad, mantenimiento de la existencia corporativa, pago de impuestos, grado de la obligación y mantenimiento de propiedades y seguros.

La línea de crédito revolvente está garantizada por ciertas garantías aportadas a un fideicomiso mexicano, incluyendo los derechos de crédito derivados de contratos de afiliación relacionados con ciertos pagos de tarjeta de créditos procesados en Estados Unidos y en México.

Financiamiento de Salida

Para facilitar la salida del Capítulo 11, obtuvimos un paquete de financiamiento de salida de deuda garantizada y capital de diversas partes.

La parte del capital del financiamiento de salida ascendió a \$1,391 millones de dólares y consistió en:

- la capitalización de \$671 millones de dólares de ciertos créditos de financiamiento DIP en los procedimientos del Capítulo 11 en nuestras acciones post-reestructura; y
- \$720 millones en acciones de nueva emisión.

El 7 de marzo de 2022, firmamos un acuerdo de suscripción, con algunos de los titulares de las reclamaciones en virtud de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y algunos de nuestros accionistas, a los que se hace referencia en este documento como partes comprometidas. De conformidad con el acuerdo de suscripción, las partes comprometidas acordaron suscribir \$720 millones de dólares en acciones de nueva emisión. El valor teórico de las acciones post-reestructura, que se calcula como la relación de nuestro capital social dividido por las acciones post-reestructura suscritas, fue de \$389.0 dólares, o \$22.3 dólares por acción post-reestructura, basado en la tasa de cambio publicada por el Banco de México el 17 de marzo de 2022. Las acciones se emitieron libres y libre de todos los impuestos de transferencia, cualquier retención o deducción por cualquier impuesto aplicable, gravámenes, derechos preventivos, derechos de suscripción y derechos similares. En consideración a los compromisos de suscripción y otros acuerdos de las partes comprometidas, acordamos pagar o hacer que se le pague una prima agregada no reembolsable en un importe igual a 0.15 multiplicado por el importe de la suscripción. De acuerdo con el acuerdo de suscripción y nuestro plan de reestructura, Delta, el Accionista de Apollo, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, únicamente en su carácter de fideicomisario del fideicomiso irrevocable número F/17937-8, BSPO y el Grupo de Bonistas tenían el derecho a designar a ciertos miembros de nuestro consejo de administración.

La parte de la deuda del financiamiento de salida ascendió a \$762.5 millones de dólares, consistente en bonos garantizados con un gravamen en primer lugar de nueva emisión, adquiridos por varias partes, incluidos ciertos miembros del grupo ad hoc en los procedimientos del Capítulo 11, así como otros acreedores e inversionistas, de acuerdo con el plan de reestructura. Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar fueron emitidos el 17 de marzo de 2022 por Grupo Aeroméxico y garantizados por Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Aeroméxico Cargo. Bank of New York Mellon actúa como el fiduciario conforme al acta de emisión de los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar, y UMB Bank National Association como el agente de garantías.

Nuestras obligaciones previstas en los bonos con un gravamen en primer lugar están garantizadas por prendas sobre casi todos los activos, incluida toda nuestra participación accionaria en ciertas de nuestras aeronaves y motores de aeronaves, refacciones de aeronaves, inmuebles, acciones en nuestras subsidiarias, propiedad intelectual y derechos usufructuarios en ciertos fideicomisos que son propietarios de éstos y otros activos, con sujeción a ciertas excepciones habituales.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar generan intereses a la tasa de 8.5% al año, pagaderos trimestralmente, y vencen el 17 de marzo de 2027, cuando vencerá la totalidad de suerte principal e intereses insolutos generados. Tenemos el derecho a canjear los pagarés antes de su vencimiento:

- antes del 17 de marzo de 2024, pagando un precio de amortización igual al 100% de la suerte principal de los pagarés a ser amortizados, y el valor presente del precio de amortización el 17 de marzo de 2024, lo que sea mayor (esto es, el 104.250% del valor nominal de los bonos a ser amortizados), más los intereses generados, en cada caso, descontados a la fecha de amortización de manera trimestral;
- a partir del 17 de marzo de 2024, y antes del 17 de marzo de 2026, pagando la prima de amortización convenida; o
- a partir del 17 de marzo de 2026, sin prima alguna.

También podíamos amortizar hasta el 35% de la suerte principal pendiente de los bonos en cualquier momento antes del 17 de marzo de 2024, con el producto en efectivo neto de una oferta de capital calificada a un precio de amortización igual al 104.250% de la suerte principal de los bonos a ser amortizados; o con el producto en efectivo neto de la deuda no garantizada contraída a un precio de amortización igual al 108.500% de la suerte principal de los bonos a ser amortizados, más los intereses generados. No amortizamos ninguno de los bonos conforme a las disposiciones del acta de emisión de los bonos.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar incluyen las obligaciones contractuales habituales para operaciones de deuda garantizada, incluidas las limitaciones a nuestra capacidad para:

- fusionarnos con o en otra entidad;
- realizar un cambio de control accionario;
- contraer adeudo adicional y gravámenes;
- realizar ventas de activos;
- celebrar operaciones de venta con arrendamiento (*sale and leaseback*); y
- realizar inversiones, pagos de dividendos y otros similares, y pagos anticipados de cierto adeudo no garantizado y gravamen con prelación inferior.

También estamos obligados en los términos de los bonos a:

- mantener la garantía real que garantiza los bonos; y
- cumplir con los requisitos de generar informes relacionados con nuestros resultados financieros y operacionales.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar también incluyen las causas de incumplimiento habituales, incluidos el impago de la suerte principal o de los intereses correspondientes a los bonos, el incumplimiento con las obligaciones contractuales, los incumplimientos cruzados de ciertas obligaciones de otras deudas, la suspensión de pagos o el concurso mercantil de Grupo Aeroméxico o de cualquiera de los garantes, y los defectos en la garantía real que garantiza los bonos. Una causa de incumplimiento sin subsanar podría dar lugar al vencimiento anticipado de la deuda y otros recursos contra nosotros.

Debido a condiciones de mercado favorables, en septiembre y octubre de 2023, recomparamos y cancelamos montos nominales totales de \$61.1 millones de dólares y \$38.9 millones de dólares, respectivamente, de nuestras notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027. El 14 de noviembre de 2024 la Emisora prepagó la totalidad de estas notas.

A la fecha del Reporte, estamos en cumplimiento con las obligaciones y renuncias conforme nuestros créditos y préstamos.

Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la emisora:

d) Comentarios y análisis de la administración sobre los resultados de operación y situación financiera de la Emisora

Deberá leer el siguiente análisis de la situación financiera y de los resultados de nuestras operaciones junto con los estados financieros consolidados auditados y sus notas que se incluyen en otras partes en este Reporte. El siguiente análisis contiene informes sobre las declaraciones a futuro que reflejan nuestros planes, estimaciones y consideraciones. Los resultados reales podrían diferir significativamente de aquéllos analizados en los informes sobre declaraciones a futuro. Los factores que podrían causar o contribuir a estas diferencias incluyen aquellos analizados a continuación y en otras partes en este Reporte, en particular, en "Factores de Riesgo".

Descripción General

Estamos posicionados de manera única como la única FSC, con base en México, y la única aerolínea que proporciona servicios de larga distancia, con aeronaves de fuselaje ancho que conectan a México con el resto del mundo. Ofrecemos una experiencia de excelencia tanto a destinos internacionales como nacionales. Al 31 de diciembre de 2024, prestamos servicios en cada una de las principales ciudades de México y en 47 ciudades internacionales en 21 países en diversos continentes: Norteamérica, Sudamérica, Europa y Asia. Mantenemos la red de rutas más atractiva de México, y somos la aerolínea líder en el AICM, el aeropuerto más grande de México, cuya capacidad es restringida, y que representó el 30% de los pasajeros totales que realizaron vuelos dentro, a y desde México, e internacionales, en 2024, de acuerdo con la AFAC. También contamos con una fuerte presencia en otros mercados grandes de negocios en México, incluyendo Guadalajara y Monterrey, en donde facilitamos la conectividad global ofreciendo vuelos intercontinentales. Además, tenemos una presencia relevante en los mercados vacacionales de alta demanda, tales como Cancún y Puerto Vallarta. Somos la única aerolínea mexicana que es miembro de una de las tres alianzas de aerolíneas globales a través de nuestra membresía en SkyTeam, una red mundial de 18 aerolíneas internacionales, que fundamos con Delta hace más de 20 años. Adicionalmente, contamos con un JCA con Delta que apoya los flujos de pasajeros en el mercado transfronterizo México-EE.UU., el segundo mercado de pasajeros de vuelos transfronterizos más grande en el mundo, medido por los asientos disponibles en 2024, de acuerdo con Diio.

En 2022, como resultado de la recesión económica causada por la pandemia de COVID-19, concluimos un proceso de reorganización. Consideramos que estamos posicionados para lograr un crecimiento significativo y rentable a través de nuestra estructura de costos reducida después de nuestra restructuración del Capítulo 11 y el incremento de nuestra flota a aeronaves más grandes y eficientes. En los años posteriores a nuestra restructuración, hemos realizado inversiones para ampliar nuestra flota y mejorar el producto y la experiencia del cliente para nuestros pasajeros y pretendemos seguir realizándolo. Estas inversiones nos permitirán mantener el estándar de servicio más alto como el único FSC con sede en México, así como nuestra posición como la aerolínea preferida de México. Estamos bien posicionados para continuar fortaleciéndonos, dado que operamos en uno de los mercados aéreos más grandes y de más alto crecimiento conforme al Banco Mundial, y nuestro CASK es significativamente inferior al de las Aerolíneas de Servicio Completo Norteamericanas y las FSC Internacionales Europeas Más Importantes. El panorama competitivo de las aerolíneas mexicanas ha cambiado significativamente desde el inicio de la pandemia de COVID-19. Consideramos que la combinación del tamaño y crecimiento del mercado aéreo en México ha creado uno de los mejores entornos de mercado aéreo en el mundo.

Resultados de la operación:

i) Resultados de la operación

Factores que Afectan Nuestros Resultados de Operación

General

Nuestro desempeño operativo y del negocio depende de factores que afectan a las aerolíneas y sus mercados, incluidas las tendencias que afectan la industria más amplia de viajes, así como de las tendencias que afectan los mercados específicos en donde realizamos operaciones, y nuestra base de clientes objetivo.

Consideramos que los siguientes factores son clave para nuestro desempeño:

- competencia;
- costos del combustible;
- relaciones laborales;
- costos de mantenimiento de las aeronaves;
- disponibilidad y costos de arrendamiento de la flota;
- disponibilidad de una infraestructura aeroportuaria apropiada;
- nuestra salida del Capítulo 11;
- estacionalidad; y
- condiciones económicas nacionales e internacionales.

Competencia

La industria aérea es altamente competitiva. Los factores principales que afectan el desempeño de la industria aérea incluyen:

- tarifas de boletos, servicios complementarios y precio total;
- horarios de vuelos;
- rutas hacia y desde ciertas ciudades;
- programas de viajero frecuente;
- productos complementarios y amenidades para los pasajeros;
- servicio al cliente;
- tipo de flota; y
- reputación.

La competencia en los precios es común en nuestra industria, y típicamente varía de mercado a mercado. Estamos sujetos a la competencia en los precios en México y en todos los mercados internacionales en donde operamos. De manera continua vigilamos los precios en el mercado de viajes aéreos de pasajeros a fin de evaluar la competitividad de nuestras tarifas. Los participantes del mercado, en particular las ULCCs, con frecuencia adoptan descuentos en precios, promociones dirigidas, y estructuras de precios variables, que pueden hacer desafiante para nosotros responder y garantizar que estemos ofreciendo tarifas, servicios y productos competitivos. A diferencia de las FSCs, el modelo de negocios de las ULCCs consiste en ofrecer una tarifa básica sólo para el viaje aéreo, y el pasajero compra por separado los servicios complementarios, tales como equipaje de mano y equipaje documentado o asignación de asientos, por separado. Así, el precio total para el viaje varía de acuerdo con la tarifa básica y los servicios agregados que elija el pasajero. Por el contrario, nuestro modelo de negocios, como una FSC, consiste en ofrecer diferentes clases de tarifas, cada una de las cuales incluye ciertos conjuntos de servicios. Aunque el pasajero puede elegir los servicios agregados, en general el precio total que el cliente paga se aproxima al precio de la tarifa. Como resultado, las ULCCs influyen en el precio total que los clientes pagan al modificar el precio de la tarifa o el precio de sus servicios agregados, lo cual incrementa la competitividad de sus precios. Nuestros competidores actuales y potenciales incluyen tanto a las ULCCs con sede en México que prestan servicios dentro del mercado mexicano de viajes aéreos y, de manera limitada, vuelos internacionales, como a compañías de transporte de redes internacionales tradicionales que prestan servicios múltiples, incluidos los servicios internacionales de larga distancia y con aviones con fuselaje amplio.

Somos una FSC que se enfoca principalmente en las personas que realizan viajes de negocios, así como de placer y de la modalidad VFR menos sensibles a los precios. Nuestros competidores principales en el mercado nacional de México son las ULCCs, las cuales atraen principalmente a las personas que realizan viajes de placer y de la modalidad VFR sensibles a los precios, así como a las personas de menores ingresos, muchas de las cuales son nuevas en los viajes aéreos. Si bien los viajes aéreos siguen ganando popularidad en México y han continuado creciendo después de la pandemia del COVID-19, también competimos con alternativas de transportación terrestre, tales como autobuses para distancias medianas y largas. En 2023, aproximadamente 681 millones de pasajeros, viajaron utilizando el servicio de autobuses para distancias medianas y largas en México, de acuerdo con la SICT. Hemos visto un importante cambio en la preferencia en los viajes de México, de los viajes en autobús a los viajes aéreos durante los últimos años, y consideramos que esta tendencia continuará en el futuro.

Además de nuestra sociedad, muchas aerolíneas que tienen su sede fuera de México prestan servicios aéreos de pasajeros, regulares e internacionales, hacia y desde México, y cubren destinos tradicionalmente atractivos para los pasajeros que llegan a y salen de México. Competimos directamente con diferentes grupos de aerolíneas internacionales, dependiendo de la ruta. Nuestros principales competidores de viajes internacionales incluyen a compañías de transporte de redes tradicionales y a las ULCCs.

Precios de la turbosina

Dependemos de la disponibilidad de la turbosina a precios razonables para manejar nuestro negocio. No obstante, los precios y la disponibilidad de la turbosina están sujetos a fluctuaciones del mercado, capacidad de refinación, excedentes y escasez del mercado, y a la demanda de fuelóleo, gasolina y otros productos del petróleo, así como a factores meteorológicos, económicos y políticos, y eventos mundiales, que no podemos controlar ni predecir con exactitud.

La turbosina, nuestro gasto de operación más grande, representó el 22.0%, 26.7% y 37.1% de los ingresos totales en 2024, 2023 y 2022, respectivamente. Por consiguiente, los niveles de los precios de la turbosina y sus fluctuaciones afectan de manera significativa los resultados de operaciones.

Los precios de la turbosina están altamente correlacionados a los precios del petróleo crudo. Los precios de la turbosina y del petróleo crudo fluctuaron significativamente entre 2020 y 2021 como resultado del impacto de la pandemia del COVID-19 en la demanda y el suministro de diversos productos, incluidos los productos básicos. El diferencial entre los precios de la turbosina y del petróleo crudo (*crack spread* de la turbosina) también aumentó durante la pandemia debido a que la disminución dramática de la demanda de turbosina debido a la disminución significativa de los viaje aéreos, mientras que el suministro de petróleo crudo permaneció relativamente estable, forzando a las refinerías a aumentar los precios de la pequeña cantidad de turbosina que estaban produciendo para mantener la rentabilidad. En comparación con otros productos de petróleo, los efectos negativos de la pandemia del COVID-19 en los precios de la turbosina fueron desproporcionalmente grandes, puesto que los gobiernos cerraron las fronteras internacionales; las reuniones y conferencias de negocios en persona fueron canceladas; y los consumidores cancelaron los planes de viaje.

De acuerdo con la EIA, en 2021, los precios del petróleo crudo se elevaron debido a las altas tasas de vacunación contra el COVID-19, una disminución en las restricciones relacionadas con la pandemia, y un crecimiento económico mundial. En este periodo, la demanda mundial del petróleo creció más rápido que el suministro del mismo. La invasión rusa a Ucrania en 2022 y la imposición subsecuente de sanciones a las exportaciones del petróleo de Rusia ocasionaron la volatilidad en los precios del petróleo e importantes interrupciones en el suministro de derivados del petróleo, incluido el combustible en la industria de aviación comercial durante 2022. Conforme a la EIA, en el primer semestre de 2022, los precios alcanzaron un máximo cuando los países europeos dejaron los suministros de petróleo ruso y buscaron otras fuentes después de la invasión rusa a Ucrania en febrero de ese año. Durante el segundo semestre de 2022, los precios del petróleo comenzaron a disminuir, dado al temor de una recesión y la continua imposición de restricciones por el COVID-19 en China resultando en una menor demanda mundial. Desde entonces, los precios del petróleo crudo han sido sujetos a volatilidad, y los precios del petróleo en 2023 fueron aproximadamente 17% menores del promedio, en comparación con 2022. Los precios del petróleo crudo continuaron disminuyendo en 2024 cayendo 3% al final del año en comparación a 2023 cuando la economía China enfrentaba retos, lo cual derivó a menor demanda, y los EE.UU. y la OPEC aumentado la producción.

Para cubrir las necesidades de combustible en los aeropuertos fuera de México, lo compramos a los proveedores locales en dichos lugares. Trabajamos estrechamente con Delta para celebrar en conjunto contratos de compra de turbosina y para obtener el suministro de combustible. Esta asociación nos permite aprovechar volúmenes combinados más altos a fin de obtener precios y condiciones de crédito más atractivos; también nos ayuda a evitar interrupciones en la cadena de suministro, así como a garantizar el acceso a los volúmenes necesarios del combustible para nuestras operaciones, pues en combinación, tenemos más poder de compra vis a vis ciertos proveedores.

Nuestra actual política de cobertura contra la fluctuación de precios de la turbosina establece que estaría cubierto del 40% al 60% del consumo estimado de combustible en un periodo de 12 a 18 meses. Previo a la pandemia del COVID-19, utilizábamos notificaciones y notificaciones diferenciadas para ejecutar esta política. Suspendimos el uso de las coberturas contra la fluctuación de precios del combustible al inicio de 2020, y actualmente no cubrimos nuestros gastos de turbosina.

Ocasionalmente y en ciertas rutas, aplicamos incrementos en las tarifas o cargos adicionales para el combustible a los boletos de avión, a fin de mitigar, parcial o totalmente, el impacto de precios más altos del combustible. Consideramos que hemos podido trasladar los costos agregados del combustible a los clientes en la mayoría de las rutas.

Relaciones laborales

La industria aérea está fuertemente sindicalizada en la mayoría de los países, incluido México. Los CBAs determinan los sueldos y salarios, las prestaciones, así como las normas de trabajo, de los empleados sindicalizados de la industria aérea. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, contábamos con 16,608, 15,943 y 14,334 empleados en México, respectivamente. La mayoría de los empleados se encuentran en México, y el resto se distribuye entre los destinos en los que realizamos operaciones. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, de estos empleados, 11,719, 11,403 y 10,288 estaban representados por sindicatos, respectivamente, lo cual representó el 70.6%, 70.1% y 70.4%, respectivamente, de la totalidad de nuestros empleados.

Nuestros empleados están representados por los siguientes sindicatos:

- ASPA, que representa a los pilotos de Aeroméxico y Aeroméxico Connect;
- ASSA, que representa a los sobrecargos de Aeroméxico;
- Independencia, que representa personal de mantenimiento y aeroportuario de Aeroméxico y al personal de Aeroméxico Cargo;
- SNTTTAS, que representa a los empleados de Aeroméxico Sistemas Integrados; y
- STIA, que representa a los sobrecargos y personal de mantenimiento de Aeroméxico Connect.

Somos parte de CBAs con los sindicatos que representan a nuestros empleados. Los CBAs actualmente vigentes vencen como sigue:

- ASPA: el CBA con Aeroméxico vence el 30 de septiembre de 2026, y el CBA con Aeroméxico Connect vence el 30 de noviembre de 2026;
- ASSA: el CBA con Aeroméxico vence el 31 de mayo de 2026.
- STIA: el CBA con Aeroméxico Connect vence el 30 de septiembre de 2027;
- Independencia: el CBA con Aeroméxico vence el 13 de octubre de 2028; y los CBAs con Aeroméxico Cargo vencen el 27 de octubre de 2028; y
- SNTTTAS: el CBA con SNTTTAS vence el 15 de abril de 2028.

Para que surta efectos, un CBA requiere ser aprobado por el sindicato y por la mayoría de los miembros del sindicato en un proceso de consulta subsecuente.

Nuestro CBA con ASPA en relación con los pilotos de Aeroméxico y de Aeroméxico Connect fueron recientemente renovados y aprobados por los miembros del sindicato a través de un proceso de consulta.

Las condiciones incluidas en los CBAs mencionados pueden variar significativamente, dependiendo de varios factores, que incluyen la inflación, las condiciones económicas y la relación general entre los sindicatos y el sector privado, ninguno de los cuales están bajo nuestro control.

Como resultado, las relaciones con nuestros empleados, incluidos los términos que podemos negociar con los sindicatos a través de los CBAs, representan un factor importante que afecta los resultados de operaciones. En especial, las remuneraciones, salarios y gastos por beneficios que requerimos pagar puede aumentar como resultado de cualesquier términos nuevos negociados con nuestros sindicatos laborales después de la terminación de los CBAs respectivos.

Mantenimiento de las aeronaves

Estamos obligados a dar mantenimiento a las aeronaves a fin de garantizar la seguridad de los pasajeros, la operación constante y oportuna de los vuelos, y la eficiencia de las operaciones, así como a cumplir con los términos de los contratos de arrendamiento de aeronaves. Somos responsables del costo y de la ejecución de dicho mantenimiento y, por lo tanto, la complejidad, la frecuencia y el volumen del mantenimiento de las aeronaves son un factor importante que afecta la disponibilidad de las aeronaves y los resultados de operaciones.

El mantenimiento de las aeronaves y de los motores tiene varios niveles de complejidad; cada nivel implica insumos de mano de obra y materiales significativamente diferentes. El mantenimiento de línea de los fuselajes consiste en el mantenimiento programado, diario y semanal, incluidas las revisiones previas al vuelo y por la noche. El mantenimiento pesado de los fuselajes, por otra parte, conlleva tareas complejas que pueden requerir varias semanas y, en general, se requiere cada tres, cinco o seis años. Los costos totales del mantenimiento y la depreciación asociada de los gastos importantes del mantenimiento están sujetos a variables, tales como las tasas estimadas de utilización, la duración promedio de la etapa, el intervalo entre eventos de mantenimiento importantes, el tamaño, la antigüedad y la marca de nuestra flota, los días festivos de mantenimiento, las regulaciones gubernamentales, y el nivel de los eventos de mantenimiento no programado y sus costos reales.

Al 31 de diciembre de 2024, la antigüedad promedio de la flota de las 148 aeronaves fue aproximadamente de 8.5 años. Durante la pandemia del COVID-19, incrementamos la capacidad de la flota al enajenar las aeronaves más antiguas y menos eficientes, y reducir a tres el número de las familias de aeronaves que operamos, que consideramos optimiza la operación de mantenimiento, mejora la capacitación, simplifica la flota e incrementa la consistencia y confiabilidad de las operaciones.

Disponibilidad y costos de arrendamiento de la flota

Al 31 de diciembre de 2024 y 2023, el 77.0% y 72.6%, respectivamente, de la flota de operación fue fabricada y ensamblada por Boeing, y el 23.0% y 27.4%, respectivamente, por Embraer. Como resultado de este alto nivel de concentración, somos susceptibles a los problemas que afectan a dichos proveedores, incluida su incapacidad para cumplir con las obligaciones contractuales, los retrasos en las entregas de aeronaves o componentes para su mantenimiento, cuestiones de seguridad y problemas de prestigio. Los problemas con los proveedores también pueden causar retrasos en nuestras operaciones como resultado de la incapacidad para capacitar oportunamente al personal para que opere las aeronaves nuevas, así como costos adicionales. Si nos vemos obligados a arrendar o comprar aeronaves a otro fabricante, perderíamos los beneficios y las economías de escala derivados de la composición actual de la flota.

Arrendamos la gran mayoría de la flota de aeronaves y motores de repuesto mediante contratos de arrendamiento operativo con diversas compañías internacionales bien establecidas, de arrendamiento de aeronaves conforme a los cuales pagamos rentas mensuales. El mercado de arrendamientos y financiamiento de aeronaves se encuentra activo y no está concentrado en pocas entidades. Mantenemos contratos de arrendamiento con más de 20 de los principales arrendadores de aeronaves internacionales.

Nuestros arrendamientos operativos generalmente requieren que paguemos un depósito en garantía en efectivo o que proporcionemos una carta de crédito por un monto igual a aproximadamente uno o dos meses de renta. También nos comprometemos a operar, registrar, asegurar y mantener la aeronave y los derechos del arrendador ahí establecidos conforme a los requerimientos específicos establecidos en cada arrendamiento, y a devolver la aeronave en cumplimiento con las condiciones de devolución incluidas en el arrendamiento.

También contamos con contratos de arrendamiento financiero de aeronaves apoyados por garantías de Export-Import Bank of the United States, o EXIM, conforme a los cuales seguimos un itinerario periódico de pago de intereses y capital y tenemos la opción de adquirir la aeronave al final del periodo del arrendamiento. Estos contratos fueron renegociados durante nuestros procedimientos del Capítulo 11 mediante contratos de crédito ómnibus que pueden cubrir a más de una aeronave. La tasa de interés de nuestros contratos de crédito es fija. Al 31 de diciembre de 2024, ocho de nuestras aeronaves estaban sujetas a contratos de crédito clasificados como deuda financiera conforme a NIIFs, y el monto total pendiente conforme a estos contratos de crédito era \$107.5 millones de dólares. Los montos pendientes de pago de cada uno de los tres contratos de financiamiento de nuestras aeronaves clasificados como deuda financiera conforme a NIIFs eran \$71.4 millones de dólares, \$24.9 millones de dólares y \$11.2 millones de dólares. Al 31 de diciembre de 2023, el monto pendiente total bajo estos contratos de financiamiento era de \$142.1 millones de dólares. Los montos pendientes de pago de cada uno de los tres contratos de financiamiento de nuestras aeronaves eran \$87.1 millones de dólares, \$35.5 millones de dólares y \$19.5 millones de dólares. En 2024, pagamos dos de nuestras aeronaves sujetas a arrendamientos financieros y las aeronaves correspondientes ahora son de nuestra propiedad.

Ciertos factores externos, incluidas las condiciones macroeconómicas o normativas en México, pueden tener un impacto en los términos y condiciones financieros de los contratos de arrendamiento de aeronaves. Dichos términos y condiciones también son susceptibles a cambios en las circunstancias prevalecientes del mercado.

Disponibilidad de la infraestructura aeroportuaria

Nuestra capacidad para operar con eficiencia y de manera competitiva depende de la existencia de una infraestructura aeroportuaria apropiada, franjas horarias suficientes para cubrir la demanda, y servicios aeroportuarios que permitan operaciones eficientes. El alto volumen de tráfico en nuestro hub principal, el AICM, cuya capacidad está limitada, ha tenido, y podría continuar teniendo, un impacto en la eficiencia de las operaciones y, como consecuencia, en los resultados. Por ejemplo, en abril de 2023, el AICM impuso restricciones a los vuelos fuera de los horarios de operación del aeropuerto o de los horarios de despegue y aterrizaje programados.

Además, el AICM está sujeto a reducciones en los horarios de operación y a restricciones. En octubre de 2022, un acuerdo entre ciertas aerolíneas y el AICM resultaron en una reducción temporal en los horarios de operación de 61 a 52 en el AICM para permitir que el aeropuerto realice mejoras relacionadas con las instalaciones. Esta reducción es aplicable a aerolíneas internacionales y mexicanas. Una segunda reducción temporal en los horarios de operación de 52 a 43 entró en vigor el 8 de enero de 2024.

Conforme a una declaración emitida por la AFAC en agosto de 2023, la segunda reducción en los horarios de operación que inició en enero de 2024 es aplicable únicamente a los vuelos nacionales desde y hacia el AICM que sean operados por aerolíneas mexicanas.

Costos financieros

Conforme se describe con mayor detalle más adelante, nuestros resultados financieros para el año terminado el 31 de diciembre de 2024 fueron impactados por el pago anticipado de nuestras notas de financiamiento de salida con vencimiento en 2027 y el pago relacionado de primas por pago anticipado y montos adicionales. En noviembre de 2024, concluimos con la emisión de las Notas de 2029 y las Notas de 2031. Los recursos netos recibidos de la oferta fueron aproximadamente \$1,096.0 millones de dólares y fueron utilizados para pagar en su totalidad el monto pendiente principal por \$662.5 millones de dólares de las notas de financiamiento de salida con vencimiento en 2027, a un precio de amortización de 104.250%, más intereses, cantidades adicionales y primas pagables. Los recursos restantes fueron utilizados para fines corporativos generales.

Reestructuración financiera voluntaria conforme al Capítulo 11

El 30 de junio de 2020, presentamos la solicitud de suspensión de pagos conforme al Capítulo 11 ante el Tribunal de Quiebras de los EE.UU., con la finalidad de realizar una reestructuración financiera y al mismo tiempo continuar atendiendo a los clientes. Obtuvimos la aprobación del Tribunal de Quiebras de los EE.UU. del plan de reestructura el 4 de febrero de 2022, el cual fue aprobado por los accionistas en una asamblea de accionistas de la misma fecha. El 17 de marzo de 2022, informamos que se había cumplido con las condiciones de los procedimientos del Capítulo 11, los cuales fueron concluidos. La fecha límite para objetar la moción de cierre fue el 16 de diciembre de 2022 y ninguna objeción fue presentada. El 22 de diciembre de 2022, el Tribunal de Quiebras determinó cerrar los procedimientos del Capítulo 11, toda vez que el plan de reestructura se había consumado sustancialmente y se habían realizado las distribuciones para la mayoría de los acreedores. Conforme a lo descrito a mayor detalle más adelante, nuestros resultados financieros para el año terminado el 31 de diciembre de 2022 fueron impactados significativamente por nuestra reestructuración financiera conforme al Capítulo 11.

Estacionalidad

Nuestro negocio y las redes de rutas están sujetos a fluctuaciones estacionales. Como tal, los resultados para un periodo provisional no son necesariamente indicativos del año completo, y tendemos a experimentar volúmenes más altos de viajes aéreos y, por lo tanto, resultados de operaciones e ingresos más altos, durante ciertos periodos del año en comparación con otros.

La demanda de nuestros servicios es en general comparativamente alta en julio y agosto (debido a la alta demanda de viajes de vacaciones), marzo y abril (correspondientes a la Semana Santa) y diciembre (por la Navidad), en tanto que la demanda es en general comparativamente baja en los meses de febrero, septiembre y octubre. Puesto que una gran parte del enfoque está en viajes de los pasajeros de negocios, consideramos que el segmento de estos clientes compensa parcialmente las fluctuaciones estacionales que caracterizan los viajes de placer y de la modalidad VFR.

Condiciones económicas

Las condiciones económicas en México tienen un efecto importante en el negocio y los resultados de operaciones. Históricamente, la demanda de vuelos de pasajeros en México se ha correlacionado con el crecimiento del PIB del país. Entre 2015 y 2019, el último año previo a la pandemia del COVID-19, la demanda de vuelos de pasajeros, medida por los pasajeros totales hacia y desde México, aumentó aproximadamente 49%. El aumento de este porcentaje fue por más de seis veces el crecimiento del PIB de México para el mismo periodo. Debido a que todas nuestras rutas y vuelos de servicios regulares tienen su origen o destino –o ambos– en aeropuertos situados en México, las condiciones económicas locales tienen un alto impacto en nosotros.

De acuerdo con el IMF, con base en las cifras totales estimadas del PIB de 2024, México fue la segunda economía más grande en América Latina, y ocupó el décimo segundo lugar a nivel mundial. Se espera que el PIB de México crezca 3.3% en 2024, de acuerdo con el INEGI. Consideramos que el crecimiento en el PIB de México mejorará la estabilidad financiera de los ciudadanos mexicanos y contribuirá a un aumento de la clase media de México, la cual ya había crecido durante la década pasada, de 44.0 millones en 2010 a 53.5 millones en 2018, de acuerdo con el INEGI. No obstante, en virtud de la pandemia del COVID-19, la clase media de México disminuyó a 47.2 millones en 2020. La tasa de inflación promedio anual en México ha sido de 5.4% para los últimos cinco años, y fue de 4.2% y 4.7% en 2024 y en 2023, respectivamente, conforme al INEGI. La inflación disminuyó desde el principio de 2023 y la tasa de inflación se estima que sea del 3.8% en 2025, conforme al FMI. A diciembre de 2024, la tasa de desempleo en México fue de 2.6%, de acuerdo con el INEGI. La población relativamente joven de México también puede contribuir a su crecimiento económico, puesto que alrededor de 30% de la población tenían menos de 20 años en 2024, de acuerdo con el INEGI. En conjunto, consideramos que estas tendencias macroeconómicas son positivas para el negocio, ya que fortalecen la demanda de viajes aéreos.

Las condiciones económicas en los mercados en donde realizamos operaciones también afectan el negocio. El flujo de viajes, ya sea de negocios o de placer, depende con frecuencia del crecimiento económico y de otras condiciones económicas, incluidas las tasas de inflación, las tasas de intereses y los niveles de los ingresos personales, en cada país. El descontento social, los cambios en los regímenes gubernamentales y otros eventos externos, tales como el conflicto en Israel y el Medio Oriente, la acción militar en Ucrania y las sanciones relacionadas con Rusia, también pueden tener efectos impredecibles en la economía mundial, o en las economías de las regiones afectadas, lo que de manera indirecta puede afectar los viajes nacionales e internacionales.

Información sobre tendencias

Consideramos que las tendencias principales que probablemente tengan un impacto en el negocio para los próximos 12 meses incluyen:

- la continuación del crecimiento de la demanda de pasajeros, acorde con las tendencias económicas generales, y el crecimiento de mercado de transporte aéreo de pasajeros de México, el cual continúa presentando bajos niveles de penetración;
- el incremento en la capacidad y los esfuerzos de expansión de la flota; y
- los términos comerciales de los contratos de arrendamiento de aeronaves.

De acuerdo con Diio, México fue uno de los mercados de pasajeros de aviación de más rápido crecimiento en el mundo antes de la pandemia del COVID-19. El total de pasajeros se expandió a una CAGR de 11% entre 2011 y 2019 y el total de pasajeros de y a México se expandió 67% entre 2015 y 2019, de acuerdo con el Banco Mundial. Como tal, el CAGR de crecimiento de pasajeros en México entre 2011 y 2019 fue más rápido en más de cinco veces que la CAGR del PIB real de México, que fue del 2.2%, según el Banco Mundial. A partir de 2022 hasta 2024, la demanda de pasajeros creció a niveles consistentes con o superiores a los niveles previos a la pandemia, regresando totalmente a y excediendo los niveles previos a la pandemia en 2024. El total de pasajeros se expandió a una CAGR de 5.7% entre 2022 y 2024 de acuerdo a la AFAC. En los próximos 12 meses, esperamos que la demanda de pasajeros aumente de forma consistente con las tendencias económicas en México.

Además, México sigue siendo un mercado de relativa penetración insuficiente. Según la AFAC, México tenía sólo 0.5 vuelos nacionales anuales por persona en 2024, en comparación con aquéllos de otros mercados de América Latina. Por ejemplo, Chile tenía 0.8 vuelos nacionales anuales por persona durante el mismo periodo, con base en la información de la Junta Aeronáutica Civil chilena. Estas tendencias de crecimiento han excedido los niveles anteriores al COVID y consideramos que continuarán creciendo, lo que tendrá un impacto positivo en el negocio en el futuro.

En julio de 2022, adquirimos una participación mayoritaria en PLM, la sociedad que administra nuestro programa de viajero frecuente, Aeroméxico Rewards, anteriormente conocido como Club Premier. Esta adquisición ha contribuido a una mejor experiencia del cliente, puesto que ahora podemos integrar por completo Aeroméxico Rewards con nuestras plataformas digitales. Esta integración completa nos posiciona bien para beneficiarnos de los flujos de ingresos de marca conjunta de alto margen de Aeroméxico Rewards, al promover un mayor uso de las tarjetas de crédito de Aeroméxico Rewards y mejorar la lealtad de nuestros clientes.

Desde nuestra salida de los procedimientos del Capítulo 11, el incremento en la capacidad de la flota a aeronaves más grandes y más eficientes ha sido una prioridad. Pretendemos continuar modernizando y expandiendo la flota a través del incremento en la capacidad y de la reconfiguración de las aeronaves. También buscamos agregar aeronaves nuevas mediante contratos de arrendamiento nuevos. Hemos continuado el proceso de modernización de la flota al retirar aeronaves más antiguas y menos eficientes, y sustituyéndolas por aeronaves Boeing 737 MAX más modernas y altamente eficientes, lo cual ha tenido un impacto favorable en el CASK. A pesar de los retrasos esperados en la entrega de las aeronaves Boeing, esperamos continuar nuestra estrategia de incremento en la capacidad e incorporar aeronaves más eficientes a nuestra flota. Ver "II. Información General. d) Factores de Riesgo. Riesgos Relacionados con Nuestro Negocio. Nuestra flota consiste en su totalidad en aeronaves fabricadas por Boeing y Embraer, y somos susceptibles a cuestiones que afectan a estos proveedores. En 2024, incluimos cuatro B737-8 MAX, tres B737-9 MAX y dos Boeing 787 Dreamliners a nuestra flota en operación. En 2023, incluimos seis aeronaves a nuestra flota, las cuales consisten en un Boeing 787 Dreamliner y cinco Boeing 737 MAX. En 2022, agregamos 19 Boeing 737 MAX a nuestra flota en operación. A medida que la demanda continúe recuperándose y sobrepase los niveles previos a la pandemia, es nuestra intención utilizar más nuestras aeronaves Boeing 737 MAX altamente eficientes, en vez de las aeronaves E190, lo cual incrementará la capacidad de la flota y disminuirá incluso más el CASK. También planeamos incrementar la capacidad de la flota para largas distancias con el transcurso del tiempo, para incluir una mayor proporción de aeronaves con dos pasillos B787-9 de mayor capacidad, en la medida en que la demanda de viajes de negocios y de placer de mayor distancia se restablezca a los niveles previos a la pandemia.

Durante la pandemia del COVID-19 y en relación con los procedimientos del Capítulo 11, renegociamos las tarifas y los términos de los arrendamientos para el resto de la flota a términos de mercado, lo cual dio como resultado costos de propiedad significativamente menores. Fuimos capaces de renegociar tarifas fijas mensuales favorables que están en vigor hasta que concluyan los contratos de arrendamiento renegociados. Todos nuestros contratos de arrendamiento renegociados incluyeron un periodo PBH, lo cual nos permitió ajustar temporalmente los pagos de renta conforme al uso de las aeronaves, en vez de las tarifas fijas mensuales. Adicionalmente, negociamos tarifas de renta fijas menores que estarán vigentes después de la terminación del periodo PBH que corresponda. También renegociamos con nuestros arrendadores los costos de devolución de aeronaves incurridos al término de los arrendamientos. El último de nuestros periodos PBH concluyó en diciembre de 2023, y ahora estamos sujetos a las tarifas fijas renegociadas. Los arrendamientos renegociados terminarán gradualmente durante 2034. Las tarifas de arrendamiento fijas más bajas, así como nuestros acuerdos de PBH que estaban previamente vigentes, redujeron nuestro CASK. También modificamos los contratos con los OEM y con TechOps MX para disminuir incluso más los costos continuos de mantenimiento. Además, negociamos condiciones favorables respecto a los CBAs, que reflejaron las condiciones económicas del negocio y de la industria en su momento.

Sin embargo, ahora que la pandemia del COVID-19 ha terminado, consideramos que estaremos obligados a celebrar los futuros contratos de arrendamiento de aeronaves en términos de mercado, que típicamente establecen pagos fijos, en vez de PBH. También consideramos que a medida que venzan los contratos de mantenimiento y los CBAs, podríamos estar obligados a renovarlos en condiciones normales, lo cual podría derivar en que perdamos los términos favorables que pudimos negociar en el contexto de los procedimientos del Capítulo 11. Dichos factores pueden generar incrementos en los costos en los periodos futuros.

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11, pudimos reestructurar nuestra deuda financiera y obligaciones contractuales de arrendamiento, que incluyen:

- la conversión de una porción de nuestro financiamiento DIP a una aportación de capital social;
- la celebración de un nuevo financiamiento de salida por un monto de \$762.5 millones de dólares en notas senior garantizadas denominadas en dólares de EE.UU. a una tasa anual fija del 8.5000%, de los cuales \$100 millones de dólares fueron pagados con la recompra y cancelación de notas en 2023; y
- la renegociación de contratos de arrendamiento a largo plazo, como se mencionó anteriormente.

Descripción de Nuestras Partidas Principales

Ingresos

Nuestros ingresos consisten principalmente de ingresos por pasajeros, ingresos por carga aérea y otros ingresos.

Ingresos por pasajeros

Los ingresos por pasajeros consisten principalmente en las tarifas aéreas, los ingresos derivados de los servicios complementarios (tales como equipaje excedente, selección de asientos, ascensos y otros cargos a los pasajeros), caducidad de boletos no utilizados y las disminuciones de los costos de compensación pagados a pasajeros y las disminuciones en los costos de compensación pagados a los pasajeros, así como el costo de los puntos acumulados en el programa Aeroméxico Rewards.

Ingresos por carga aérea

Los ingresos por carga aérea incluyen los ingresos generados por las operaciones de carga, que consisten en el transporte nacional e internacional de carga.

Otros ingresos

Otros ingresos incluyen principalmente los ingresos derivados de los contratos por los servicios prestados a aerolíneas, los pagos de comisiones de seguros, los servicios de vuelos charter, además de otros productos y servicios, incluidas las comisiones por renta de automóviles, las comisiones por tarjetas de crédito de marca conjunta, el acceso a salones, y los honorarios que cobramos por la capacitación que ofrecemos a través de nuestra subsidiaria AM Formación.

Además, como resultado de la adquisición del control y nuestra consolidación relacionada de PLM a partir del 15 de julio de 2022, otros ingresos también incluyen ingresos por puntos de Aeroméxico Rewards vendidos a terceros y la caducidad de puntos de recompensa. La caducidad de los puntos de recompensa consiste en los puntos estimados de Aeroméxico Rewards que no se espera sean canjeados por los miembros del programa.

Gastos de Operación

Nuestros gastos operativos consisten principalmente de las siguientes partidas:

Turbosina

Los gastos por la turbosina constituyen los gastos de operación más altos. Estos gastos incluyen el costo del combustible, los cargos relacionados, los cargos del reabastecimiento en vuelo, y los cargos de transportación. También incluyen las ganancias y pérdidas realizadas que surgen de cualquier actividad de derivados del precio del combustible que asumimos cumple con los requisitos para la contabilidad de cobertura contra la fluctuación de precios.

Sueldos, salarios y prestaciones

Los gastos por concepto de sueldos, salarios y otras prestaciones incluyen los salarios, los sueldos por hora, la cobertura del seguro médico para empleados y las compensaciones variables que se otorgan a los empleados por sus servicios, así como los gastos asociados relativos a las contribuciones obligatorias al seguro social, los planes de prestaciones para empleados y trabajadores, los costos de la capacitación y los impuestos sobre nómina correspondientes al patrón.

Mantenimiento

Los gastos de mantenimiento consisten en los costos relacionados con el mantenimiento de línea de los fuselajes, incluido el mantenimiento necesario para la devolución de las aeronaves arrendadas después de la terminación de un arrendamiento y los gastos conforme a los contratos PBH para el reemplazo de partes y componentes.

Servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico

Los gastos por los servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico consisten en los costos relacionados con los servicios de los aeropuertos nacionales e internacionales (que incluyen derechos de aterrizaje y estacionamiento, el uso de mostradores y espacio de oficina, el abordaje de los pasajeros, los servicios de desembarque, abordaje y preparación de la aeronave, además del manejo de equipaje y carga) y los servicios de navegación aérea (que incluyen la asistencia de navegación y sobrevuelos).

Servicios de pasajeros

Los gastos por los servicios de pasajeros consisten en los costos relacionados con los servicios a bordo, que incluyen servicios de *catering*, entretenimiento en vuelo y acceso wifi.

Comisiones de los agentes de viajes

Las comisiones de los agentes de viaje consisten en los pagos proporcionales por las ventas indirectas de boletos por las agencias de viaje, incluidas las agencias de viaje en línea. Típicamente, pagamos a las agencias de viaje una comisión estándar, dependiendo del mercado geográfico y del tipo de cabina. Tenemos contratos con ciertas agencias de viaje para otorgarles incentivos en función del desempeño.

Gastos de venta y administrativos

Los gastos de venta y administrativos consisten en los gastos de publicidad y promoción relacionados directamente con nuestros servicios, incluidos el costo de soporte web, centros externos de llamadas, honorarios profesionales pagados a los asesores externos, cuotas y suscripciones, comisiones por reservaciones del GDS, seguros y gastos de tecnología de la información.

Arrendamiento de aeronaves

Los gastos por el arrendamiento de aeronaves consisten en los costos a corto plazo (menos de un año) relacionados con el arrendamiento de aeronaves y motores mediante contratos a corto plazo o de PBH con terceros.

Depreciación y amortización

Los gastos por concepto de depreciación y amortización incluyen la depreciación de todos los derechos de uso, mantenimiento pesado de fuselajes, otros equipos de operación e intangibles desde la fecha en que están disponibles para uso o, respecto a los activos de construcción propia, desde la fecha en que el activo está terminado y listo para uso.

Deterioro del valor (reversión)

El deterioro del valor consiste en provisiones para las pérdidas esperadas sobre los activos, con base en las estimaciones para determinar el monto recuperable de los mismos. Una pérdida por deterioro de valor se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el monto recuperable de manera anual.

(Ingreso) gastos de reestructuración, neto

Los ingresos o gastos de reestructuración consisten en ingresos obtenido o costos en que se ha incurrido para los procedimientos del Capítulo 11, de los cuales emergimos el 17 de marzo de 2022. Los gastos de reestructuración consisten principalmente en las conciliaciones de los créditos sin garantía específica generales, los honorarios de los asesores profesionales relacionados con los procedimientos del Capítulo 11 y las ganancias y pérdidas relacionadas con equipo de vuelo rechazado y otros impactos derivados de las renegociaciones de reestructuración de aviones arrendados. También incluye créditos relacionados con pasivos cancelados, que temporalmente fueron sustituidos por acuerdos de PBH. Este gasto de PBH forma parte del gasto por arrendamiento de aeronaves al cierre del ejercicio y sustituye temporalmente a los pagos contractuales por arrendamiento reconocidos con arreglo a la NIIF 16. Los ingresos por reestructuración consisten principalmente en ganancias de equipo de vuelo rechazado y otras aeronaves arrendadas debido al proceso de restructuración, la liquidación de reclamaciones generales no garantizadas a su valor esperado y crédito debido a la cancelación de obligaciones de arrendamiento.

Otras (pérdidas) ingresos, neta

Otras pérdidas o ingresos, neta, se refiere a la diferencia entre otros gastos, que consisten principalmente en pagos de impuesto al valor agregado no acreditables, a partir de 2022, contingencias y provisiones laborales y de otra clase, pérdida neta derivada de la venta de propiedades y equipo, o materiales obsoletos, derecho de valor contingente, u otros artículos; y otros ingresos, que consisten principalmente en las ganancias netas derivadas de la venta de propiedades y equipo, o materiales obsoletos, devoluciones de impuestos y recuperaciones de arrendamientos, notas de crédito de los proveedores, y otros conceptos.

Parte de la (ganancia) pérdida sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación, neto de impuestos

La parte de la (ganancia) pérdida sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación, neto de impuestos, se refiere a las ganancias o pérdidas de capital relacionadas con nuestras participaciones en una coinversión (TechOps MX) en 2024, 2023 y 2022 y PLM (incluida hasta el 15 de julio de 2022).

Costo financiero neto

Los ingresos financieros consisten en ingresos por intereses sobre los fondos invertidos, cambios en el valor de razonable de los activos financieros al valor razonable a través de utilidades o pérdidas, y ganancias netas cambiarias que se reconocen en utilidades o pérdidas.

El costo financiero consiste en gastos por intereses sobre los créditos contraídos, anulación del descuento sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de los activos financieros al valor razonable a través de utilidades o pérdidas, pérdidas netas cambiarias, comisiones de tarjetas de crédito, intereses de arrendamientos, otros costos financieros (principalmente comisiones DIP, comisiones bancarias o de cartas de crédito) y pérdidas sobre instrumentos derivados que se reconocen en utilidades o pérdidas.

Utilidad por gasto fiscal

La utilidad por gasto o beneficio fiscal consiste en el reconocimiento de gastos y beneficios fiscales corrientes y diferidos.

Resultados de Operación

Año terminado el 31 de diciembre de 2024 en comparación con el año terminado el 31 de diciembre de 2023

La siguiente tabla presenta un resumen de nuestros estados consolidados de ingreso o perdida, así como de variación desde el periodo anterior, como porcentaje.

	Para los años terminados el 31 de diciembre			
	2024	2023	Variación	Variación
		(en millones de dólares, excepto porcentajes)		
Total de ingresos de operación.....	5,619.9	4,916.1	703.8	14.3%
Total de gastos de operación	4,553.2	4,200.3	352.9	8.4%
Utilidad de operación.....	1,066.7	715.8	350.9	49.0%
Costo financiero neto.....	(369.5)	(428.1)	58.6	(13.7)%
Utilidad antes de impuesto a la utilidad.....	697.2	287.7	409.5	142.3%
Impuesto a la utilidad.....	79.7	14.3	65.4	457.3%
Utilidad neta del año.....	617.5	273.4	344.1	125.9%

Ingresos

La siguiente tabla contiene los componentes de nuestros ingresos, así como la integración de cada categoría de nuestros ingresos totales, así como la variación respecto del periodo anterior, como porcentaje.

	Para los años terminados el 31 de diciembre de		Variación	Variación
	2024	2023		

<i>(en millones de dólares, excepto porcentajes)</i>				
Ingresos por pasajeros:				
Pasajeros.....	4,504.8	4,042.8	462.0	11.4%
Complementarios.....	646.1	461.4	184.7	40.0%
Total de ingresos por pasajeros.....	5,150.9	4,504.2	646.7	14.4%
Ingresos no por boletos:				
Carga.....	296.1	269.9	26.2	9.7%
Otros.....	172.9	142.0	30.9	21.7%
Total de ingresos.....	5,619.9	4,916.1	703.8	14.3%

Nuestros ingresos totales en 2024 fueron de \$5,619.9 millones de dólares, un aumento del 14.3%, o \$703.8 millones de dólares, en comparación con 2023. Este aumento fue principalmente el resultado de los siguientes factores:

- **Ingresos por pasajeros.** Los ingresos por pasajeros, incluidos los complementarios, que representan los servicios adicionales relacionados con el servicio de transporte aéreo, aumentaron en 14.4%, o \$646.7 millones de dólares a \$5,150.9 millones de dólares en 2024, comparado con \$4,504.2 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja una mayor actividad, como lo demuestra un aumento en ASK del 8.3%; un aumento en el factor de carga de 86.6% en 2024 de 84.2% en 2023, un aumento del PRASK del 3.9%, o 0.3 centavos de dólar; y un aumento del número de pasajeros del 2.3% en 2024, en comparación con 2023. Esta tendencia positiva sigue reflejando un aumento en la demanda de viajes aéreos posteriores a la pandemia, con una demanda en 2024 que ha superado los niveles previos a la pandemia y la recuperación continua de la economía mexicana;
- **Ingresos por carga:** Los ingresos por carga aérea aumentaron en 9.7%, o \$26.2 millones de dólares, a \$296.1 millones de dólares en 2024, en comparación con \$269.9 millones de dólares en 2023. Este aumento se debe principalmente a un aumento en los volúmenes de carga transportada como resultado de la mayor demanda local y recuperación de rendimientos internacionales, así como del crecimiento de nuestra flota y la ampliación de nuestra capacidad de transporte de carga; y
- **Otros ingresos.** Otros ingresos aumentaron en 21.7%, o \$30.9 millones de dólares a \$172.9 millones de dólares en 2024, en comparación con \$142.0 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente un aumento en los ingresos relacionado con los altos niveles de reembolsos de Aeroméxico Rewards, comisiones de tarjetas de crédito de marca compartida y de renta de automóviles.

Gastos de Operación

La siguiente tabla contiene los componentes de nuestros gastos de operación para 2024 y 2023, junto con los cambios en nuestros gastos de operación entre estos dos periodos.

Para los años terminados el 31 de diciembre					
	2024	% de los gastos de operación	2023	% de los gastos de operación	Variación
	<i>(en millones de dólares, excepto porcentajes)</i>				
Combustible.....	1,236.6	27.2%	1,310.2	31.2%	(5.6)%
Fuerza de trabajo.....	1,084.1	23.8%	896.1	21.3%	21.0%
Mantenimiento.....	258.2	5.7%	232.2	5.5%	11.2%
Servicio de tráfico, escala y comunicaciones.....	591.0	13.0%	532.1	12.7%	11.1%
Servicios a pasajeros.....	140.8	3.1%	113.6	2.7%	24.0%
Comisiones a agencias.....	122.1	2.7%	112.0	2.7%	9.1%
Ventas y administración general.....	406.3	8.9%	357.6	8.5%	13.6%
Renta de equipo de vuelo.....	16.2	0.4%	23.8	0.6%	(31.7)%
Depreciación y amortización.....	655.1	14.4%	579.8	13.8%	13.0%
Deterioro.....	—	—	3.4	0.1%	n.s. ⁽¹⁾
Otros gastos, netos.....	48.5	1.1%	36.5	0.9%	32.9%
Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos....	(5.9)	n.s. ⁽¹⁾	3.1	0.1%	n.s. ⁽¹⁾
Total de los gastos de operación.....	4,553.2	100.0%	4,200.3	100.0%	8.4%

(1) n.s.: no significativo.

Nuestros gastos de operación totales ascendieron a \$4,553.2 millones de dólares en 2024, que representa un aumento de 8.4%, o \$352.9 millones de dólares, en comparación con \$4,200.3 millones de dólares en 2023. Este aumento fue principalmente resultado de mayores volúmenes de vuelo, los cuales aumentaron en 8.3% en términos de ASK, lo cual resultó en un aumento en mantenimiento, servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico, servicios de pasajeros, comisiones de los agentes de viajes; así como al impacto de mayores costos de los CBAs recientemente renovados, la expansión de nuestras operaciones internacionales y la presión inflacionaria mundial. Este aumento fue parcialmente compensado por eficiencias en gastos por turbosina impulsado por menor consumo de turbosina en 2024; la depreciación promedio del peso del 2.7% respecto al dólar, de una tasa de cambio promedio de \$17.78 pesos por \$1.00 dólar en 2023, a \$18.26 pesos, en 2024, siendo que los costos por salarios y beneficios están denominados en pesos; y menores gastos de arrendamiento de aeronaves, conforme se describe más adelante.

- **Combustible:** Los gastos por concepto de turbosina disminuyeron en 5.6%, o \$73.6 millones de dólares, a \$1,236.6 millones de dólares en 2024, en comparación con \$1,310.2 millones de dólares en 2023. Esta disminución refleja principalmente la incorporación de aeronaves más eficientes a nuestra flota y una disminución del 11.5% en el costo de la turbosina por litro. Como resultado de las aeronaves nuevas y más eficientes en nuestra flota, nuestro consumo de turbosina por ASK disminuyó 1.5% en 2024, en comparación con 2023. Esta disminución fue parcialmente compensada por un mayor volumen de vuelos en 2024, el cual aumentó 8.3% en términos de ASK y resultó en un aumento del 6.6% en la cantidad de turbosina consumida;
- **Fuerza de trabajo:** Los gastos por concepto de sueldos, salarios y prestaciones aumentaron en 21.0%, o \$188.0 millones de dólares, a \$1,084.1 millones de dólares en 2024, en comparación con \$896.1 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente el vencimiento de CBAs que fueron renegociados durante los procedimientos del Capítulo 11 para incluir términos que nos eran favorables y concesiones, y la renovación de estos contratos, los cuales ahora reflejan términos más favorables para los sindicatos como resultado de las condiciones actuales de mercado. Asimismo, refleja un aumento del 4.1% en el número de empleados, impulsado por la contratación de nuevos pilotos ante la ampliación esperada de nuestra flota y mayor actividad de negocio, como se evidencia por un aumento de 8.3% de ASK, así como un aumento en gastos variables como horas extra, capacitación y gastos de viaje de los miembros de nuestra flota y ajustes de compensación relacionados con inflación según sea requerido conforme a los términos de nuestros CBAs. Este aumento fue parcialmente compensado por la depreciación del peso frente al dólar, siendo que los costos por salarios y beneficios están denominados en pesos.
- **Mantenimiento:** Los costos de mantenimiento aumentaron en 11.2%, o \$26.0 millones de dólares, a \$258.2 millones de dólares en 2024, en comparación con \$232.2 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente mayores volúmenes de vuelos durante el periodo en respuesta a una mayor demanda de viajes aéreos nacionales e internacionales. El ASK en los viajes internacionales aumentaron 15.0% en 2024, en comparación con 2023, representando el 68.1% de nuestros ASKs totales durante el periodo;
- **Servicios de tráfico, escala y comunicaciones:** Los gastos relacionados con los servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico aumentaron en 11.1%, o \$58.9 millones de dólares, a \$591.0 millones de dólares en 2024, en comparación con \$532.1 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente mayores volúmenes de vuelos, los cuales aumentaron 8.3% en términos de ASKs en 2024, en comparación con 2023 y el aumento de la capacidad de nuestra flota, siendo que los gastos por servicios de tráfico son mayores para aeronaves más grandes;
- **Servicios a pasajeros:** Los gastos por los servicios de pasajeros aumentaron en 23.9%, o \$27.2 millones de dólares, a \$140.8 millones de dólares en 2024, en comparación con \$113.6 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de vuelos, particularmente un aumento en la demanda por vuelos internacionales, los cuales aumentaron 8.3% en términos de ASK y un aumento de 2.3% en el número total de pasajeros transportados en 2024, en comparación con 2023.
- **Comisiones a agencias:** Los gastos por las comisiones de los agentes de viaje aumentaron en 9.0%, o \$10.1 millones de dólares, a \$122.1 millones de dólares en 2024, en comparación con \$112.0 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de pasajeros y en los ingresos de pasajeros y en el pago de bonos de comisiones por exceder los umbrales de volúmenes de venta y comisiones de los agentes de viaje como canales de venta indirectos, parcialmente compensado por eficiencias que favorecen los canales de distribución directos de boletos de pasajeros;
- **Ventas y administración general:** Los gastos de venta y administrativos aumentaron en 13.6%, o \$48.8 millones de dólares, a \$406.3 millones de dólares en 2024, en comparación con \$357.6 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de vuelos, los cuales aumentaron 8.3% en términos de ASKs en 2024, en comparación con 2023, y un aumento en los gastos variables asociados con servicios de pasajeros, como costos de reservación y otros gastos de mercadotecnia, incluyendo gastos de publicidad, y costos de seguro asociados con el aumento en el número de aeronaves, y la apreciación del peso frente al dólar, debido a que parte de los gastos de venta y administrativos están denominados en pesos;
- **Renta de equipo de vuelo:** Los gastos relacionados con el arrendamiento de aeronaves disminuyeron en 31.7%, o \$7.6 millones de dólares, a \$16.2 millones de dólares en 2024, en comparación con \$23.8 millones de dólares en 2023. Esta disminución refleja principalmente beneficios relacionados a ciertas cartas de crédito recibidas por Boeing durante el segundo trimestre de 2024 en relación con el convenio de transacción que celebramos con Boeing como resultado de la inmovilización temporal de la flota B737-9 MAX en enero de 2024;
- **Depreciación y amortización:** Los gastos de amortización y depreciación aumentaron en 13.0%, o \$75.3 millones de dólares, a \$655.1 millones de dólares en 2024, en comparación con \$579.8 millones de dólares en 2023. Este aumento refleja principalmente la amortización

de inversiones en mantenimiento mayor impulsado por el mantenimiento de motores y fuselajes realizado acorde con nuestro plan de mantenimiento y depreciación en el derecho de uso asociado con la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 737 MAX y B787-9 a la flota en 2024;

- Deterioro:** No registramos gastos por deterioro en 2024, en comparación con \$3.4 millones de dólares en gastos por deterioro en 2023. Esta variación refleja un deterioro reconocido para 2023 relacionado con nuestros derechos fiduciarios sobre un fideicomiso para el desarrollo de nuevos espacios de oficina y un ajuste en el valor de estos derechos para declinar el valor razonable de los edificios de oficinas corporativas;
- Otras gastos (ingresos), neto:** Nuestras otras pérdidas netas aumentaron en 32.9%, o \$12.0 millones de dólares, a \$48.5 millones de dólares en 2024, en comparación con \$36.5 millones de dólares en 2023. Esta variación refleja principalmente un aumento de \$8.5 millones de dólares en gastos por impuesto al valor agregado no acreditado y \$2.5 millones de dólares en el valor contingente de gastos de derechos en 2024, en comparación con 2023, y el reconocimiento en 2024 de una reserva de \$5.9 millones de dólares debido a una multa estimada esperada de la COFECE a ser pagada en el primer semestre de 2024. Este aumento fue parcialmente compensado por otro ingreso en 2024, que refleja un pago en efectivo que recibimos del convenio de transacción que celebramos con Boeing como resultado de la inmovilización temporal de B737-9 MAX a inicios de año, así como la devolución de los montos mantenidos por los acreedores como depósitos en custodia en relación con la cancelación de las cartas de crédito durante nuestro procedimiento del Capítulo 11 por \$1.8 millones de dólares; y
- Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos:** Registramos parte de la ganancia en capital contabilizadas en inversiones, neto de gastos de impuestos, de \$5.9 millones de dólares en 2024, en comparación con la parte de la pérdida sobre inversiones contabilizadas, neto de costos fiscales de \$3.1 millones de dólares en 2023. Esta variación refleja nuestra participación en los ingresos netos de TechOps durante el año.

Gastos Financieros Netos

La siguiente tabla contiene los componentes de los gastos financieros netos, así como el cambio respecto del año anterior en porcentaje, para los periodos presentados.

Para los años terminados el 31 de diciembre de			
	2024	2023	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)			
Ingreso financiero.....	77.9	70.8	10.0%
Gasto financiero.....	(447.4)	(499.0)	(10.3)%
Gastos financieros netos.....	(369.5)	(428.1)	(13.7)%

Nuestros gastos financieros netos disminuyeron en \$58.7 millones de dólares, o 13.7%, a \$369.5 millones de dólares en 2024, en comparación con \$428.1 millones de dólares en 2023. Esta disminución refleja principalmente (i) un aumento en resultados por tipo de cambio de \$110.8 millones de dólares, a \$22.4 millones de dólares en una ganancia neta por tipo de cambio en 2024, en comparación con \$88.4 millones de dólares en 2023, debido a la apreciación del 20% del dólar en 2024, en comparación con la depreciación del 12.8% del dólar en 2023; y (ii) una disminución en gastos financieros en pasivos financieros de \$20.5 millones de dólares, a \$78.9 millones de dólares en 2024, de los \$99.4 millones de dólares en 2023, reflejando amortizaciones y la cancelación de ciertas deudas, incluyendo nuestra recompra, en 2023, de un monto total de \$100 millones de dólares de las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027.

Esta disminución en gastos financieros netos fue parcialmente compensada por (i) un aumento en las comisiones de tarjetas de crédito de \$6.4 millones de dólares, a \$183.9 millones de dólares en 2024, de \$177.5 millones de dólares en 2023, debido a la incorporación de nuevas aeronaves arrendadas a nuestra flota; (ii) un aumento en las comisiones de tarjetas de crédito por \$8.7 millones de dólares, a \$107.6 millones de dólares en 2024, de \$98.9 millones de dólares en 2023, debido a un aumento en la venta de boletos por medio de tarjetas de crédito; (iii) un aumento en otros gastos financieros de \$33.2 millones de dólares, a \$41.6 millones de dólares en 2024, de \$8.4 millones de dólares en 2023, debido a los mayores costos de amortización de las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 por un total de \$32.0 millones de dólares; y (iv) el reconocimiento de \$10.6 millones de dólares en intereses de disposiciones de devolución de aeronaves arrendadas desde el 1 de junio de 2024.

Gasto de Impuestos a la Utilidad

Nuestra tasa del impuesto sobre la renta fue de 30% tanto para 2024 como 2023. Nuestro gasto del impuesto sobre la renta aumentó en 457.1%, o \$65.4 millones de dólares a \$79.7 millones de dólares en 2024, lo que corresponde al 11.4% de tasa de impuesto efectiva, en comparación de \$14.3 millones de dólares, o tasa efectiva del 5%, en 2023, con base en nuestros gastos de impuesto sobre la renta estimados para cada año, impulsados principalmente por variaciones de tipo de cambio gravable.

Año terminado el 31 de diciembre de 2023 comparado con el año terminado el 31 de diciembre de 2022

La siguiente tabla contiene un resumen de nuestros estados consolidados de ganancia o pérdida, así como la variación respecto del año anterior, como porcentaje.

	Para los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2022	Variación	Variación
	(en millones de dólares, excepto porcentajes)			
Total de ingresos de operación.....	4,916.1	3,812.0	1,104.1	29.0 %
Total de gastos de operación.....	4,200.3	3,301.2	899.1	27.2 %
Utilidad de operación	715.8	510.8	205.0	40.1 %
Costo financiero neto.....	(428.1)	(450.6)	22.5	(5.0)%
Utilidad antes de impuestos a la utilidad.....	287.7	60.3	227.4	377.1 %
Impuestos a la utilidad.....	14.3	124.5	(110.2)	(88.5)%
Utilidad (pérdida) neta del año.....	273.4	(64.2)	337.6	n.s. ⁽¹⁾

(1) n.s.: no significativo.

Ingresos

La siguiente tabla contiene los componentes de nuestros ingresos, así como la integración de cada categoría de nuestros ingresos totales, así como la variación respecto del año anterior, como porcentaje.

	Para los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2022	Variación	Variación
	(en millones de dólares, excepto porcentajes)			
Ingresos por pasajeros				
Pasajeros.....	4,042.8	3,073.5	969.3	31.5%
Complementarios.....	461.4	328.9	132.5	26.6%
Total de ingresos por pasajeros.....	4,504.2	3,402.4	1,101.8	32.4%
Ingresos no por boletos.....				
Carga	269.9	291.3	(21.4)	(7.3)%
Otros.....	142.0	118.3	23.7	20.0%
Total de ingresos.....	4,916.1	3,812.0	1,104.1	29.0%

Nuestros ingresos en 2023 fueron de \$4,916.1 millones de dólares, un aumento del 29.0%, o \$1,104.1 millones de dólares, en comparación con 2022. Este aumento fue principalmente el resultado de los siguientes factores:

- **Ingresos por pasajeros:** Los ingresos por pasajeros, incluidos los complementarios, que representan los servicios adicionales relacionados con el servicio de transportación aérea, aumentaron en 32.4%, o \$1,101.8 millones de dólares a \$4,504.2 millones de dólares en 2023, comparado con \$3,402.4 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja una mayor actividad comercial, como lo demuestra un aumento en ASK del 11.0%; un aumento en el factor de carga de 84.2% en 2023 de 81.6% en 2022, un aumento del PRASK del 18.5%, o 1.2 centavos de dólar; un aumento del rendimiento del 14.6%; y un aumento del número de pasajeros del 14.0% en 2023, en comparación con 2022. Esta tendencia positiva refleja un aumento en la demanda de viajes aéreos posteriores a la pandemia, con una demanda en 2023 alcanzando los niveles previos a la pandemia.
- **Ingresos por carga:** Los ingresos por carga aérea disminuyeron en 7.3%, o \$21.4 millones de dólares, a \$269.9 millones de dólares en 2023, en comparación con \$291.3 millones de dólares en 2022. Esta disminución se debe principalmente a menores volúmenes de carga como resultado de una reducción de 19.8% en el precio de turbosina en 2023, en comparación con 2022. Conforme a nuestros contratos de servicios por carga aérea, el precio pagado por nuestros clientes cargo es ajustado conforme a las variaciones en el precio de turbosina.

Consecuentemente, una disminución en el precio de turbosina se traduce en una disminución en el precio de nuestros servicios de carga aérea e ingresos relacionados con carga aérea y viceversa; y

- **Otros ingresos.** Otros ingresos aumentaron en 20.0%, o \$23.7 millones de dólares a \$142.0 millones de dólares en 2023, en comparación con \$118.3 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente el reembolso de ingresos de Aeroméxico Rewards debido a la consolidación de PLM en nuestros estados financieros consolidados desde el 15 de julio de 2022.

Gastos de Operación

La siguiente tabla contiene los componentes de nuestros gastos de operación para 2023 y 2022, junto con los cambios en nuestros gastos de operación entre estos dos periodos.

Para los años terminados el 31 de diciembre de					
	2023	% de los gastos de operación	2022	% de los gastos de operación	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)					
Combustible.....	1,310.2	31.2 %	1,414.8	42.9 %	(7.40.14.19.32.53.24.83.27.9n.s. (1)n.2,507.1 %n.s. (1)27.
Fuerza de trabajo.....	896.1	21.3 %	638.3	19.3 %	4 %
Mantenimiento.....	232.2	5.5 %	202.7	6.1 %	6 %
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones.....	532.1	12.7 %	445.8	13.5 %	4 %
Servicios a pasajeros.....	113.6	2.7 %	85.6	2.6 %	7 %
Comisiones a agencias.....	112.0	2.7 %	73.1	2.2 %	2 %
Ventas y administración general.....	357.6	8.5 %	287.4	8.7 %	4 %
Renta de equipo de vuelo.....	23.8	0.6 %	143.5	4.3 %	4)%
Depreciación y amortización.....	579.8	13.8 %	453.5	13.7 %	9 %
Deterioro (reversión).....	3.4	0.1 %	(1.2)	—	s. (1)
Ingresos de restructuración, netos.....	—	—	(114.1)	(3.5)%	s. (1)
Otros gastos (ingresos) neto.....	36.5	0.9 %	1.4	—	1 %
Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos.....	3.1	0.1 %	(329.6)	(10.0)%	s. (1)
Total de los gastos de operación.....	4,200.3	100.0 %	3,301.2	100.0 %	2 %

(1) n.s.: no significativo.

Nuestros gastos de operación totales ascendieron a \$4,200.3 millones de dólares en 2023, que representa un aumento de 27.2%, o \$899.1 millones de dólares, en comparación con \$3,301.2 millones de dólares en 2022. Este aumento fue principalmente resultado de un aumento significativo en sueldos, salarios y prestaciones como consecuencia de la apreciación del peso, el cual se apreció 12.7% respecto del dólar en 2023, de \$19.3615 pesos, el 31 de diciembre de 2022, a \$16.8935 pesos, el 31 de diciembre de 2023, por \$1.00 dólar y por las presiones inflacionarias globales, así como por mayores volúmenes de vuelo, lo cual resultó en un aumento en mantenimiento, servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico, comisiones de los agentes de viajes, y en gastos de venta y administrativos, conforme a lo que se describe más adelante, parcialmente compensado en gastos por turbosina en 2023.

- **Combustible:** Los gastos por concepto de turbosina disminuyeron en 7.4%, o \$104.6 millones de dólares, a \$1,310.2 millones de dólares en 2023, en comparación con \$1,414.8 millones de dólares en 2022. Esta disminución refleja principalmente una disminución de 19.8% en el precio promedio de combustible y una reducción del 16.6% en nuestros costos promedio de turbosina por litro en 2023, en comparación con 2022. La disminución en gastos de turbosina fue parcialmente compensada por el aumento en el volumen de vuelos en 2023, el cual aumentó 11.0% en términos de ASK, y resultó en un aumento de 11.0% en la cantidad de turbosina consumida;
- **Fuerza de trabajo:** Los gastos por concepto de sueldos, salarios y prestaciones aumentaron en 40.4%, o \$257.8 millones de dólares, a \$896.1 millones de dólares en 2023, en comparación con \$638.3 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente una apreciación del peso frente al dólar, considerando que nuestros sueldos, salarios y prestaciones son denominadas en pesos. Asimismo, refleja un aumento en el número de empleados, impulsado por mayor actividad de negocio, como se evidencia por un aumento de 11.0% de ASK, así como un aumento en gastos variables como horas extra, capacitación y gastos de viaje de los miembros de nuestra flota y ajustes de compensación relacionados con inflación según sea requerido conforme a los términos de nuestros CBAs;
- **Mantenimiento:** Los costos de mantenimiento aumentaron en 14.6%, o \$29.5 millones de dólares, a \$232.2 millones de dólares en 2023, en comparación con \$202.7 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente mayores volúmenes de vuelos durante el periodo en respuesta a una mayor demanda de viajes aéreos nacionales e internacionales, así como un aumento en el tamaño de nuestra flota de 144 a 146 aeronaves;
- **Servicios de tráfico, escala y comunicaciones:** Los gastos relacionados con los servicios de aeronaves, comunicaciones y tráfico aumentaron en 19.4%, o \$86.3 millones de dólares, a \$532.1 millones de dólares en 2023, en comparación con \$445.8 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente mayores volúmenes de vuelos, los cuales aumentaron 11.0% en términos de ASKs en 2023, en comparación con 2022 y el aumento de la capacidad de nuestra flota, siendo que los gastos por servicios de tráfico son mayores para aeronaves más grandes;
- **Servicios a pasajeros:** Los gastos por los servicios de pasajeros aumentaron en 32.7%, o \$28.0 millones de dólares, a \$113.6 millones de dólares en 2023, en comparación con \$85.6 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de vuelos, particularmente un aumento en la demanda por vuelos internacionales, los cuales aumentaron 13.0% en términos de ASK y un aumento de 14.0% en el número de pasajeros transportados en 2023, en comparación con 2022;
- **Comisiones a agencias:** Los gastos por las comisiones de los agentes de viaje aumentaron en 53.2%, o \$38.9 millones de dólares, a \$112.0 millones de dólares en 2023, en comparación con \$73.1 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de pasajeros y en el pago de bonos de comisiones por exceder los umbrales de volúmenes de venta y comisiones de los agentes de viaje como canales de venta indirectos, parcialmente compensado por eficiencias que favorecen los canales de distribución directos de boletos de pasajeros;
- **Ventas y administración general:** Los gastos de venta y administrativos aumentaron en 24.4%, o \$70.2 millones de dólares, a \$357.6 millones de dólares en 2023, en comparación con \$287.4 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente un aumento en los volúmenes de vuelos, los cuales aumentaron 11.0% en términos de ASKs en 2023, en comparación con 2022 y un aumento en los gastos variables asociados con servicios de pasajeros, como costos de reservación y otros gastos de mercadotecnia, incluyendo gastos de publicidad, y costos de seguro asociados con el aumento en el número de aeronaves;
- **Renta de equipo de vuelo:** Los gastos relacionados con el arrendamiento de aeronaves disminuyeron en 83.4%, o \$119.7 millones de dólares, a \$23.8 millones de dólares en 2023, en comparación con \$143.5 millones de dólares en 2022. Esta disminución refleja principalmente los beneficios que continuamos obteniendo en 2023 al cambiar las obligaciones de pago de arrendamiento a corto plazo de un modelo de tasa fija a un modelo PBH, como resultado de las negociaciones con los arrendadores en el contexto de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y la renegociación posterior de tarifas fijas de renta mensuales más bajas para aquellos acuerdos cuyas disposiciones de PBH vencen durante el periodo. El último de nuestros periodos PBH venció en diciembre de 2023;
- **Depreciación y amortización:** Los gastos de amortización y depreciación aumentaron en 27.9%, o \$126.3 millones de dólares, a \$579.8 millones de dólares en 2023, en comparación con \$453.5 millones de dólares en 2022. Este aumento refleja principalmente una depreciación en el derecho de uso asociado con el aumento en el tamaño de nuestra flota de 144 aeronaves al 31 de diciembre de 2022, a 146 aeronaves al 31 de diciembre de 2023;

- **Deterioro (reversión):** Registramos un deterioro de valor por \$3.4 millones de dólares en 2023, en comparación con una reversión de \$1.2 millones de dólares en 2022. Esta variación refleja principalmente un deterioro reconocido en 2023 relacionado con derechos fideicomisarios que tenemos en un fideicomiso para el desarrollo de nuevos espacios de oficinas y la disminución en el valor razonable de los edificios de oficinas corporativas, en comparación con la reversión del deterioro del valor 2022 que resulta de los términos finales acordados con el arrendador en relación con el mantenimiento de depósitos reconocidos como parte de los procedimientos del Capítulo 11;
- **Ingresos de reestructuración:** No registramos un ingreso o gastos por reestructuración en 2023, en comparación con un ingreso por reestructuración de \$114.1 millones de dólares en 2022. Esta variación refleja el reconocimiento final de gastos de ingresos relacionados con nuestros procedimientos del Capítulo 11 y la subsecuente salida de nuestros procedimientos bajo el Capítulo 11, el 17 de marzo de 2022;
- **Otras gastos (ingresos), neto:** Nuestras otras pérdidas netas aumentaron por \$35.1 millones de dólares, a \$36.5 millones de dólares en 2023, en comparación con \$1.4 millones de dólares en 2022. Esta variación refleja principalmente un efecto de gasto mayor de impuesto al valor agregado no recaudado en 2023, en comparación con 2022, cuando el aumento fue parcialmente compensado por la ganancia de la venta de propiedad y equipo, reembolso de impuestos y recuperación de arrendamiento y el gasto de derechos de valor contingente en relación con nuestros procedimientos del Capítulo 11 de \$7.5 millones de dólares en 2023; y
- **Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos:** Registramos parte de la pérdida sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación, neto de costos fiscales de \$3.1 millones de dólares en 2023, en comparación con la ganancia en inversiones contabilizadas por el método de participación, neto de ingresos de \$329.6 millones de dólares en 2022, incluyendo la remediación a valor razonable de la adquisición de una participación en PLM que resultó en una ganancia de \$307.7 millones de dólares, que fue reconocido en ganancia sobre inversiones contabilizadas por el método de la participación de impuestos a la fecha de la adquisición. Esta variación refleja la consolidación de PLM en nuestros estados financieros consolidados para todo el año 2023 en comparación con los 5 meses y medio, del 15 de julio en 2022. Nuestra participación en PLM fue registrada anteriormente bajo la partida (ganancia) pérdida en inversiones contabilizadas por el método de participación. Además, hasta noviembre de 2022, TechOps MX, que fue contabilizada como una inversión, realizaba el mantenimiento mayor a fuselaje de nariz a cola. Después de noviembre de 2022, las operaciones de TechOps fueron transferidas a MRO México, un tercero, y, actualmente, TechOps arrienda sus activos operativos a MRO México. Los costos netos relacionados con esta operación y su nuevo desempeño fueron reconocidos durante 2023.

Gastos Financieros Netos

La siguiente tabla contiene los componentes de los gastos financieros netos, así como el cambio respecto del año anterior en porcentaje, para los años presentados.

Para los años terminados el 31 de diciembre de			
	2023	2022	Variación
(en millones de dólares, excepto porcentajes)			
Ingreso			
Financiero.....			
...	70.8	15.3	362.7 %
Gasto			
Financiero.....			
.....	(499.0)	(465.9)	7.1 %
Gastos Financieros			
Netos.....	(428.1)	(450.6)	(5.0)%

Nuestros gastos financieros netos disminuyeron \$22.5 millones de dólares, o 5.0%, a \$428.1 millones de dólares en 2023, en comparación con \$450.6 millones de dólares en 2022. Esta disminución refleja principalmente un aumento en utilidad por intereses en cuentas bancarias y otras inversiones de \$48.8 millones de dólares a \$64.2 millones de dólares en 2023, en comparación con \$15.3 millones de dólares en 2022, debido a un aumento en niveles de efectivo, una disminución de gastos por intereses de pasivos financieros de \$26.5 millones de dólares, a \$99.4 millones de dólares en 2023, en comparación con \$125.9 millones de dólares en 2022, reflejando el pago programado de deudas financieras, incluyendo pagos anticipados de notas senior garantizadas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027, así como una disminución en otros gastos financieros de \$16.0 millones de dólares, a \$8.4 millones de dólares en 2023, en comparación con \$24.4 millones de dólares en 2022, debido al impacto comparativo de los costos y comisiones relacionados con DIP reconocidos en 2022.

Esta disminución fue parcialmente compensada por un aumento en interés por arrendamiento de \$31.8 millones de dólares, a \$177.5 millones de dólares en 2023, en comparación con \$145.8 millones de dólares en 2022, debido a la incorporación de nuevas aeronaves arrendadas a nuestra flota, un aumento en las comisiones de tarjetas de crédito de \$13.7 millones de dólares, a \$99.0 millones de dólares en 2023, en comparación con

\$85.2 millones de dólares en 2022, debido al aumento en ventas de boletos a través del uso de tarjetas de crédito y un aumento en pérdida de tipo de cambio neta de \$30.0 millones de dólares, a \$88.4 millones de dólares en 2023, en comparación con \$58.4 millones de dólares en 2022 debido a la apreciación del peso.

Impuestos a la Utilidad

Nuestra tasa del impuesto sobre la renta fue de 30% tanto para 2023 como para 2022. El impuesto en nuestras ganancias disminuyo en 88.5%, \$110.2 millones de dólares en 2023 desde \$124.5 millones de dólares en 2022. Durante 2023 tuvimos un beneficio fiscal diferido de \$26.9 millones de dólares contra un gasto fiscal diferido de \$111.6 millones de dólares en 2022. Durante 2022, reconocimos pérdidas operativas netas que fueron previamente reconocidas, dado que consideramos dichas pérdidas operativas netas como no recuperables.

Situación financiera, liquidez y recursos de capital:

ii) Situación financiera, liquidez y recursos de capital

General

Las principales necesidades de capital consisten en:

- necesidades de capital de trabajo;
- servicio de la deuda, incluidos los arrendamientos; y
- gastos de capital relacionados con:
 - adquisición de equipo;
 - gastos de mantenimiento pesado de fuselajes; y
 - reservas de mantenimiento y adquisición de bienes y equipo.

Las fuentes principales de liquidez han consistido tradicionalmente en lo siguiente:

- flujos netos de efectivo derivados de las actividades de operación; y
- créditos y dinero tomado en préstamo a corto y largo plazos, consistentes principalmente en líneas de crédito para capital de trabajo, arrendamientos para aeronaves, ofrecimientos de deuda y bursatilización de activos.

Como resultado de la salida del Capítulo 11 que se realizó el 17 de marzo de 2022, y debido a los beneficios de las medidas tomadas por la administración para mitigar los aspectos negativos comerciales que generó la pandemia del COVID-19, se han solucionado dudas importantes acerca de nuestra capacidad para cumplir las obligaciones, puesto que contamos con los recursos apropiados para continuar en operaciones al menos durante los próximos 12 meses. Los resultados de los procedimientos del Capítulo 11 incluyen la inversión por parte de los accionistas de aproximadamente \$720 millones en capital nuevo, más el financiamiento de DIP por \$663 millones que después fue convertido a capital. Además, recibimos un financiamiento de salida por \$762.5 millones en la forma de bonos garantizados preferentes, denominados en dólares de los EE.UU., con una tasa fija anual de 8.50%. En total, recibimos \$2,153.5 millones de los cuales \$1,482.5 millones de dólares fue financiamiento nuevo relacionado con la salida del Capítulo 11. En 2023 y durante 2024, continuamos desarrollando y ejecutando nuestro plan de negocios con posterioridad al Capítulo 11 y experimentamos una recuperación y un crecimiento significativos, que nos permitieron cumplir con nuestras obligaciones y disponer de los recursos adecuados para continuar en operaciones durante al menos 12 meses.

En cuanto a nuestros créditos y dinero tomado en préstamo, incluidos los contratos de arrendamiento, consideramos que los compromisos actuales para los próximos 12 meses al 31 de diciembre de 2024 representarán únicamente el 12.1% de los créditos y dinero tomado en préstamo, en comparación con el 16.2% al 31 de diciembre de 2023.

Flujos de Efectivo

La siguiente tabla presenta un resumen de los flujos de efectivo para los periodos que se muestran:

	Para los años terminados el 31 de diciembre de				
	2024	2023	Variación	2022	Variación
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación	1,367.5	1,345.1	1.7%	(230.3)	n.s. ⁽¹⁾
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(489.0)	(406.2)	20.4%	(521.7)	(22.1)%
Flujos de efectivo (requeridos) generados por actividades de financiamiento.	(920.1)	(909.8)	1.1%	595.7	n.s. ⁽¹⁾

(1) n.s.: no significativo.

Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación

Las actividades operativas son la principal fuente de los flujos de efectivo para financiar nuestras operaciones.

Registramos flujos de efectivo netos de actividades operativas de \$1,367.5 millones de dólares en 2024, en comparación con \$1,345.1 millones de dólares en 2023. Este aumento del 1.7% fue derivado principalmente por un aumento significativo en nuestra rentabilidad como se refleja por nuestra utilidad neta de \$617.5 millones de dólares en 2024, en comparación con la utilidad neta de \$273.4 millones de dólares en 2024. El aumento en flujos de efectivo netos de actividades operativas fue parcialmente compensado por la disminución en el efectivo obtenido como pasivo por tráfico aéreo y un aumento en el efectivo utilizado para inventarios, pagos anticipados, depósitos y pagos de cuentas por cobrar comercial y otras 2024, en comparación con el mismo periodo en 2023.

Registramos flujos de efectivo netos usados en las actividades operativas de \$1,345.1 millones de dólares en 2023, en comparación con los flujos de efectivo netos generados de las actividades de operación de \$230.3 millones de dólares en 2022. Esta variación se debe principalmente al aumento de 377.5% en nuestra rentabilidad, de un ingreso antes de impuesto por utilidad de \$60.3 millones de dólares en 2022, a ingreso antes de impuesto por utilidad de \$287.7 millones de dólares en 2023. Esta variación positiva también fue resultado de menor efectivo utilizado para para otros pasivos circulantes, debido principalmente al hecho de que no hubo pagos de reclamos de responsabilidad general sin garantía en relación con nuestra reestructura bajo el Capítulo 11 en 2023, en comparación con el pago de \$464.0 millones de dólares de reclamos de responsabilidad general sin garantía en 2022. Además, mejoramos la recuperación de nuestras cuentas por cobrar comerciales a \$61.0 millones de dólares y un aumento en nuestras cuentas por pagar comerciales y otras a \$274.6 millones de dólares.

Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión

Nuestros flujos de efectivo netos usados en actividades de inversión aumentó en 20.4%, o \$82.8 millones de dólares, a \$489.0 millones de dólares en 2024, en comparación con \$406.2 millones de dólares en 2023. Este aumento se debe principalmente por un aumento de \$89.6 millones de dólares en el efectivo usado en la adquisición de propiedades y equipo para 2024, de \$406.2 millones de dólares, debido principalmente a mayores inversiones de mantenimiento. Este aumento fue parcialmente compensado por \$12 millones de dólares en una disminución neta entre entradas y salidas de partes relacionadas en 2024, en comparación con 2023 por \$2.0 millones de dólares en 2024 en comparación con \$14.0 millones en 2023; y una disminución de \$12.0 millones de dólares en efectivo usado en pagos por anticipado y depósitos para el mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo, de \$53.9 millones de dólares en 2023 en comparación a \$41.9 millones de dólares en 2024 debido principalmente a un aumento en las reservas de mantenimiento de motores pagadas a los arrendadores.

Registramos flujos de efectivo netos utilizados en actividades de inversión de \$406.2 millones de dólares en 2023, representando una disminución de 22.1%, en comparación con \$521.7 millones de dólares en 2022. Esta disminución se debe principalmente al hecho de que no hubo adquisición de subsidiarias en relación con los \$262.9 millones de dólares de efectivo neto utilizado para la adquisición de PLM en 2022, parcialmente compensado por un aumento en el flujo de efectivo utilizado en la adquisición de bienes y equipo de \$133.3 millones de dólares, a \$333.2 millones de dólares en 2023, de \$199.9 millones de dólares en 2022, principalmente por inversiones mayores en mantenimiento.

Flujos de efectivo (requeridos) generados por actividades de financiamiento

Registramos flujos de efectivo netos usados en actividades de financiamiento de \$920.1 millones de dólares en 2024, en comparación con \$909.8 millones de dólares en 2023. Esta variación se debe principalmente (i) a una disminución de flujos de efectivo usado para el pago de préstamos de \$505.0 millones de dólares a \$840.9 millones de dólares en 2024, en comparación con \$335.9 millones de dólares pagados en 2023, incluyendo la amortización total de las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 por \$662.5 millones de dólares; (ii) a un aumento de \$43.7 millones dólares en efectivo usado para el pago de pasivos de arrendamientos en 2024, en comparación con 2023; (iii) de \$24.1 millones de dólares usados para el pago de una consideración contingente en relación con la adquisición PLM en 2024; y (iv) a un aumento de \$543.4 millones de dólares en efectivo usado para el pago en relación con la disminución del capital social, a \$818.5 millones de dólares pagados en 2024, en comparación con los \$275.2 millones de dólares pagados en 2023. El efectivo utilizado para reducir nuestros gastos financieros fue parcialmente compensado por la emisión de las Notas 2029 y de las Notas 2031 por el monto total de \$1,110 millones de dólares en 2024.

Registramos efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento de \$909.8 millones de dólares en 2023, en comparación con efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento de \$595.7 millones de dólares en 2022. Esta variación se debe principalmente a aumento del capital social por \$4.1 millones de dólares en 2023, en comparación con \$720 millones de dólares en 2022 y \$762.5 millones de dólares obtenidos como financiamiento de salida del Capítulo 11 en 2022, parcialmente utilizados por el pago de financiamientos por el monto de \$335.9 millones de dólares en 2023, en comparación con \$731.7 millones de dólares en 2022; y un aumento en flujos de efectivo utilizado para el pago de pasivos de arrendamiento de \$190.2 millones de dólares, a \$302.9 millones de dólares en 2023, de \$112.7 millones de dólares en 2022, resultado de la renegociación de contratos de arrendamiento durante nuestros procedimientos del Capítulo 11 y el efectivo pagado por la disminución de capital social de \$275.2 millones de dólares en 2023.

Endeudamiento

La siguiente tabla presenta un resumen de los créditos y préstamos a las fechas que se indican:

				Al 31 de diciembre de		
Instrumento	Moneda	Tasa de Interés	Vencimiento	2024	2023	2022
			(en millones de dólares)			
Crédito garantizado por el cobro de ventas con tarjetas de crédito en EE.UU. ⁽¹⁾	USD	SOFR + 3.25%	2024	—	63.1	147.2
CEBURES garantizados por el cobro de ventas con tarjetas de crédito en México ⁽¹⁾⁽²⁾⁽⁶⁾	pesos	TIIE + 1.68%	2025	52.6	143.9	215.2
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	0.97% to 1.03%	2023	—	—	0.5
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	2.34%	2023	—	—	1.1
Crédito para servicios de mantenimiento y repuestos garantizado por EXIM Bank.....	USD	2.33%	2024	—	2.1	10.4
Notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	USD	8.50%	2027	—	662.5	762.5
Notas 2029 ⁽³⁾⁽⁵⁾	USD	8.25%	2029	500.0	—	—
Notas 2031 ⁽³⁾⁽⁵⁾	USD	8.625%	2031	610.0	—	—
Total de créditos				1,162.6	871.6	1,137.0
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽⁵⁾	USD	2.33%	2029	71.4	87.1	102.6
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽⁵⁾	USD	2.54%	2027	24.9	35.5	45.8
Arrendamiento financiero apoyado por garantías de EXIM Bank ⁽²⁾⁽⁵⁾	USD	1.37%	2026	11.2	19.5	27.7
Arrendamiento financiero de equipo de vuelo.....	USD	3.16 to 3.57%	2024	—	1.5	10.4
Arrendamiento financiero de simulador de vuelo	USD	6.88%	2029	6.1	7.0	7.9
Total de arrendamientos financieros				113.5	150.7	194.4
Pasivos por arrendamiento (NIIF 16)				2,438.4	2,216.9	2,126.0
Total de pasivos por arrendamiento				2,551.9	2,367.5	2,320.4
Total de crédito y préstamos				3,714.5	3,239.2	3,457.4

⁽¹⁾ Este crédito contiene una obligación contractual financiera relacionada con el coeficiente de cobertura de los cobros que representó sus garantías de pago.

⁽²⁾ Celebramos swaps de tasas de intereses que de manera efectiva nos permitieron pagar tasas fijas con relación a dichas obligaciones en 2023 y 2022. Véase la Nota 28 a los estados financieros consolidados auditados.

⁽³⁾ Notas preferentes garantizadas emitidas por Grupo Aeroméxico y garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeromexico Cargo y PLM.

⁽⁴⁾ Notas preferentes garantizadas emitidas por Grupo Aeroméxico y garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeromexico Cargo y PLM.

⁽⁵⁾ Algunos de los contratos contienen ciertos compromisos, que incluyen: cumplir con las obligaciones de hacer y de no hacer; proporcionar cierta información y datos financieros acerca de las variaciones en la flota; cumplir con las condiciones y los términos convenidos con terceros, principalmente relacionados con el pago de los compromisos documentados; así como restricciones que nos impiden vender o transferir todos o una parte importante de los activos. Al 31 de diciembre de 2024, estábamos en cumplimiento con estas obligaciones.]

⁽⁶⁾ CEBURES significa Certificados Bursátiles e incluye diversas series de valores a corto plazo.

En septiembre y octubre de 2023, recomparamos y cancelamos montos nominales totales de \$61.1 millones de dólares y \$38.9 millones de dólares, respectivamente, de nuestras notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027. El 14 de noviembre de 2024, (i) emitimos las Notas 2029 por un monto total de \$500 millones de dólares y las Notas 2031 por un monto total de \$610 millones de dólares, y (ii) amortizamos en su totalidad las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027. Con esto, nuestra razón de nivel de endeudamiento (medida como la deuda neta dividida por el EBITDAR ajustado de 2024) quedó en 1.6 veces.

Notas Garantizadas Senior con vencimiento en 2029 y 2031

El 14 de noviembre de 2024, Grupo Aeroméxico emitió notas garantizadas senior a una tasa del 8.250% con vencimiento en 2029 por un monto total de \$500 millones de dólares, o las Notas 2029, y notas garantizadas senior a una tasa del 8.625% con vencimiento en 2031 por un monto total de \$610 millones de dólares, o las Notas 2031. Estas notas están garantizadas, entre otros activos, por la red de rutas, el programa de lealtad PLM, marcas de propiedad intelectual, equipo de vuelo, repuestos rotatorios, participación en aeronaves gravadas, nuestras aeronaves, slots en los aeropuertos JFK y Heathrow y equipo de soporte terrestre. El valor tasado de la garantía fue por el total de \$6,297 millones de dólares. Las notas

están garantizadas por Aeroméxico, Aeroméxico Connect, Aeroméxico Cargo y PLM. The Bank of New York Mellon actúa como fiduciario, registrador, agente de pago y agente de transferencia, y UMB Bank National Association actúa como agente de garantías. Las notas, las garantías y el acta de emisión están sujetas a la ley del Estado de Nueva York, y ciertos documentos de garantía están sujeto a la legislación mexicana.

El acta de emisión que rige las notas, y sujeto a ciertas excepciones y cualificaciones, limita o impone condiciones a nuestra capacidad para:

- incurrir en adeudos adicionales por el préstamo de dinero y garantizar adeudos por préstamos de dinero;
- emitir ciertas acciones preferentes o valores de capital similares;
- celebrar operaciones con afiliadas;
- pagar dividendos o realizar otras distribuciones o recompra o amortizar nuestro capital social;
- pagar por anticipado, amortizar o recomprar ciertos adeudos;
- realizar préstamos o inversiones;
- incurrir en gravámenes;
- disposición de ciertos activos;
- celebrar contratos que restrinjan (i) la capacidad de proporcionar gravámenes o garantías para garantizar las obligaciones conforme al acta de emisión; y (ii) la capacidad de las subsidiarias de pagar dividendos;
- alterar nuestro negocio;
- celebrar operaciones de venta y retro arrendamiento (*leaseback*); y
- consolidar, fusionar o vender todo o sustancialmente todos nuestros activos.

Las notas son amortizables a nuestra elección, en todo o en parte, en cualquier momento o posterior a, en el caso de las Notas 2029, el 15 de noviembre de 2026 y, en el caso de las Notas 2031, el 15 de noviembre de 2027, cada una la fecha de pago, a los precios de amortización establecidos más adelante, junto con los intereses devengados y no pagados, en caso de haberlos:

Notas 2029		Notas 2031	
Periodo	Precio de Amortización	Periodo	Precio de Amortización
2026.....	104.125%	2027.....	104.313%
2027.....	102.063%	2028.....	102.156%
2028.....	100.000%	2029.....	100.000%

En cualquier momento previo a la fecha de pago aplicable, podemos amortizar hasta el 40% del monto original de cada serie de las notas con las recursos de ciertas ofertas de capital a un precio de amortización igual a, en el caso de las Notas 2029, 108.250%, y en el caso de las Notas 2031, 108.625%, del monto de dichas notas, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

Antes de la primera fecha de pago, durante el periodo de 12 meses, podemos amortizar hasta el 10% de cada serie de las notas al 103% del monto principal ahí establecido, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

En cualquier momento antes de la primera fecha de pago, también podemos amortizar algunas o todas las notas de cualquier serie a un precio igual al 100% del monto principal de las notas, más el interés devengado y no pagado al, pero no incluyendo, el día de la amortización.

Además, podemos amortizar cada serie de las notas, en todo pero no en parte, a un precio de amortización igual al 100% del monto principal, más el interés devengado y no pagado ahí establecido, en caso de existir, al, pero no incluyendo, el día de la amortización, y un interés adicional al respecto, si las leyes fiscales vigentes se modifican y el cambio resulta en que Grupo Aeroméxico y los garantes resultan obligados a pagar montos adicionales

en exceso de aquellos atribuibles a la tasa de retención actualmente vigente, en relación a los intereses y pagos similares a intereses de dichas notas.

Después de que ocurran cambios de control específicos, realizaremos una oferta para recomprar algunas o todas las notas al 101% del valor nominal, más el interés devengado y no pagado al, pero no incluyendo, el día de la recompra.

Los recursos netos en efectivo de la oferta fueron de aproximadamente \$1,096.0 millones de dólares. Estos recursos netos en efectivo fueron utilizados para amortizar, en su totalidad, \$662.5 millones de dólares del monto pendiente de pago de las notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027 al momento de la oferta, a un precio de amortización del 104.250%, más intereses, montos adicionales y primas a ser pagadas. Los recursos en efectivo remanentes serán utilizados para propósitos corporativos generales.

Línea de Crédito Revolvente

El 26 de agosto de 2024, Aeroméxico celebró un contrato de crédito revolvente para una línea de crédito revolvente garantizada senior hasta por un monto total de \$200 millones de dólares con BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, como único *bookrunner* y *lead arranger*; BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, ING Bank N.V., Barclays Bank PLC, Banco Latinoamericano de Comercio Exterior, S.A., Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, JP Morgan Chase Bank, N.A. y Morgan Stanley Senior Funding, Inc., como acreedores iniciales; Grupo Aeroméxico y Aeroméxico Connect, como garantes; y BBVA México, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero BBVA México, como agente administrativo. Conforme al contrato de crédito, la tasa de interés anual es del 2.85% por año más SOFR a un mes. El periodo de disponibilidad de la línea de crédito revolvente termina el 25 de mayo de 2027, y los créditos vigentes conforme a la línea de crédito revolvente deben ser pagados en cuatro pagos mensuales el 26 de mayo de 2027, el 26 de junio de 2027, el 26 de julio de 2027 y el 26 de agosto de 2027. Al 31 de diciembre de 2024, no hemos empleado los fondos de esta línea de crédito revolvente.

Podemos dar por terminados o reducir los compromisos no utilizados después 3 días hábiles a la notificación por escrito al agente administrativo.

El contrato de crédito también establece obligaciones de no hacer ordinarias aplicables a las líneas de crédito revolventes, incluyendo los requisitos relacionados con exigibilidad, mantenimiento de la existencia corporativa, pago de impuestos, grado de la obligación y mantenimiento de propiedades y seguros.

La línea de crédito revolvente está garantizada por ciertas garantías aportadas a un fideicomiso mexicano, incluyendo los derechos de crédito derivados de contratos de afiliación relacionados con ciertos pagos de tarjeta de créditos procesados en Estados Unidos y en México.

Financiamiento de Salida

Para facilitar la salida del Capítulo 11, obtuvimos un paquete de financiamiento de salida de deuda garantizada y capital de diversas partes.

La parte del capital del financiamiento de salida ascendió a \$1,391 millones de dólares y consistió en:

- la capitalización de \$671 millones de dólares de ciertos créditos de financiamiento DIP en los procedimientos del Capítulo 11 en nuestras acciones ordinarias, nominativas, sin expresión de valor nominal, emitidas después de la conclusión de los procedimientos del Capítulo 11, también referidas como acciones post-reestructura; y
- \$720 millones de dólares en acciones de nueva emisión.

El 7 de marzo de 2022, firmamos un acuerdo de suscripción, con algunos de los titulares de las reclamaciones en virtud de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y algunos de nuestros accionistas, a los que se hace referencia en este documento como partes comprometidas. De conformidad con el acuerdo de suscripción, las partes comprometidas acordaron suscribir \$720 millones de dólares en acciones de nueva emisión. El valor teórico de las acciones post-reestructura, que se calcula como la relación de nuestro capital social dividido por las acciones post-reestructura suscritas, fue de \$389.0 pesos, o \$22.3 dólares por acción post-reestructura, basado en el tipo de cambio publicado por el Banco de México el 17 de marzo de 2022. Las acciones se emitieron libres y libre de todos los impuestos de transferencia, cualquier retención o deducción por cualquier impuesto aplicable, gravámenes, derechos preventivos, derechos de suscripción y derechos similares. En consideración a los compromisos de suscripción y otros acuerdos de las partes comprometidas, acordamos pagar o hacer que se le pague una prima agregada no reembolsable en un importe igual a 0.15 multiplicado por el importe de la suscripción. De acuerdo con el plan de reestructura, Delta, el accionista de Apollo, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, únicamente en su carácter de fideicomisario del fideicomiso irrevocable número F/17937-8, BSPO y el grupo de bonistas tenían el derecho a designar a ciertos miembros de nuestro consejo de administración post-reestructura.

La parte de la deuda del financiamiento de salida ascendió a \$762.5 millones de dólares, consistente en bonos garantizados con un gravamen en primer lugar de nueva emisión, adquiridos por varias partes, incluidos ciertos miembros del grupo ad hoc en los procedimientos del Capítulo 11, así como otros acreedores e inversionistas, de acuerdo con el plan de reestructura. Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar fueron emitidos el 17 de marzo de 2022 por Grupo Aeroméxico y garantizados por Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Aeroméxico Cargo, y fueron listadas en el Bolsa de Valores de Cotización Limitada de Singapur. Bank of New York Mellon actúa como el fiduciario conforme al acta de emisión de los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar, y UMB Bank National Association como el agente de garantías.

Nuestras obligaciones previstas en los bonos con un gravamen en primer lugar están garantizadas por prendas sobre casi todos nuestros activos, incluida toda nuestra participación accionaria en ciertas de nuestras aeronaves y motores de aeronaves, refacciones de aeronaves, inmuebles,

acciones en nuestras subsidiarias, propiedad intelectual y derechos usufructuarios en ciertos fideicomisos que son propietarios de éstos y otros activos, con sujeción a ciertas excepciones habituales.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar generan intereses a la tasa anual de 8.5%, pagaderos trimestralmente, y vencen el 17 de marzo de 2027, cuando vencerá la totalidad de suerte principal e intereses insolutos generados. Tenemos el derecho a canjear los pagarés antes de su vencimiento:

- antes del 17 de marzo de 2024, pagando un precio de amortización igual al 100% de la suerte principal de los bonos a ser amortizados, y el valor presente del precio de amortización el 17 de marzo de 2024, lo que sea mayor (esto es, el 104.250% del valor nominal de los bonos a ser amortizados), más los intereses generados, en cada caso, descontados a la fecha de amortización de manera trimestral;
- a partir del 17 de marzo de 2024, y antes del 17 de marzo de 2026, pagando la prima de amortización convenida; o
- a partir del 17 de marzo de 2026, sin prima alguna.

También podíamos amortizar hasta el 35% de la suerte principal pendiente de los bonos en cualquier momento antes del 17 de marzo de 2024, con el producto en efectivo neto de una oferta de capital calificada a un precio de amortización igual al 104.250% de la suerte principal de los bonos a ser amortizados; o con el producto en efectivo neto de la deuda no garantizada contraída a un precio de amortización igual al 108.500% de la suerte principal de los bonos a ser amortizados, más los intereses generados. No amortizamos ninguno de los bonos conforme a las disposiciones del acta de emisión de los bonos.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar incluyen las obligaciones contractuales habituales para operaciones de deuda garantizada, incluidas las limitaciones a nuestra capacidad para:

- fusionarnos con o en otra entidad;
- realizar un cambio de control accionario;
- contraer adeudo adicional y gravámenes;
- realizar ventas de activos;
- celebrar operaciones de venta con arrendamiento (*sale and leaseback*); y
- realizar inversiones, pagos de dividendos y otros similares, y pagos anticipados de cierto adeudo no garantizado y gravamen con prelación inferior.

También estamos obligados en los términos de los bonos a:

- mantener la garantía real que garantiza los bonos; y
- cumplir con los requisitos de generar informes relacionados con nuestros resultados financieros y operacionales.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar también incluyen las causas de incumplimiento habituales, incluidos el impago de la suerte principal o de los intereses correspondientes a los bonos, el incumplimiento con las obligaciones contractuales, los incumplimientos cruzados de ciertas obligaciones de otras deudas, la suspensión de pagos o el concurso mercantil de Grupo Aeroméxico o de cualquiera de los garantes, y los defectos en la garantía real que garantiza los bonos. Una causa de incumplimiento sin subsanar podría dar lugar al vencimiento anticipado de la deuda y otros recursos contra nosotros.

Debido a circunstancias favorables del mercado, en septiembre y octubre de 2023, recomparamos y cancelamos montos nominales totales de \$61.1 millones de dólares y \$38.9 millones de dólares, respectivamente, de nuestras notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027. El 14 de noviembre de 2024 estas notas fueron prepagadas en su totalidad.

Obligaciones Contractuales

Tenemos obligaciones contractuales que comprenden el pago de deuda e intereses, arrendamientos de aeronaves y otros acuerdos de arrendamiento. La siguiente tabla contiene nuestras obligaciones contractuales al 31 de diciembre de 2024 para los periodos en los que tengan que realizar los pagos:

	De 1 a 12 meses	De 1 a 2 años	De 2 a 5 años	5 años
	(en millones de dólares)			
Créditos en dólares (tasa fija) ⁽¹⁾ .	-	-	488.0	608.4
Arrendamiento financiero.....	36.5	31.6	45.4	-
CEBURES—bursatilización de activos ⁽²⁾	52.6	-	-	-
Arrendamientos-pasivos.....	359.2	340.5	909.0	829.7

⁽¹⁾ Los créditos presentan los costos de financiamiento netos de \$13.6 millones de dólares.

⁽²⁾ CEBURES significa Certificados Bursátiles e incluye diversas series de valores a corto plazo.

Gastos de Capital

La siguiente tabla contiene cierta información resumida acerca de nuestros gastos de capital principales en las fechas que se indican:

	Para los años terminados el 31 de diciembre,		
	(en millones de dólares)		
	2024	2023	2022
Derecho de uso.....	3,514.7	3,062.0	2,720.3
Mantenimiento mayor.....	1,153.1	735.1	457.6
Equipo de vuelo.....	252.5	212.4	187.2
Refacciones y accesorios rotatorios.....	111.9	101.4	89.7
Mejoras del equipo de vuelo.....	68.8	71.9	69.6
Maquinaria y equipo.....	42.1	46.8	46.1
Mejoras a bienes en arrendamiento.....	52.6	68.7	87.1
Mobiliario y equipo de cómputo.....	25.7	24.7	23.0
Construcción.....	22.4	22.4	22.4
Equipo de tierra y de plataforma.....	19.8	17.4	16.8
Equipo de transporte.....	10.2	10.6	10.0
Otro equipo.....	31.9	32.8	30.2
Trabajo en progreso.....	27.4	13.2	9.4
Inmuebles.....	13.3	13.3	13.3
Total.....	5,346.4	4,432.7	3,782.7

Estamos comprometidos con un plan de inversión hasta 2026 para expandir nuestra flota y mejorar nuestro servicio al cliente. Aumentamos nuestra flota en un 3% entre 2021 y 2024 y esperamos incrementar nuestra flota en 3% entre 2025 y 2026. Mediante el crecimiento de nuestra flota, también aumentamos nuestra capacidad general, medida con base en el número de asientos total en nuestra flota, en 25% entre 2022 y 2024 y esperamos que nuestra capacidad general aumente en 4% entre 2025 y 2026.

Acuerdos Fuera de Balance

Al 31 de diciembre 2024, no tuvimos acuerdos fuera de balance.

Información cuantitativa y cualitativa sobre el riesgo de mercado

General

Estamos expuestos a los riesgos financieros comunes en la industria, particularmente riesgos relacionados con la disponibilidad de crédito y liquidez, así como riesgos de mercado relacionados con las fluctuaciones en el valor de indicadores externos, como los tipos de cambio de divisas, el precio del combustible y los tipos de interés vigentes. Los cambios en estos indicadores externos podrían afectar negativamente al valor de nuestros activos y pasivos financieros o a nuestros futuros flujos de tesorería e ingresos. A la luz de estos riesgos, tenemos políticas y procedimientos diseñados para evaluar los riesgos relacionados y para aprobar y supervisar las operaciones que nos exponen a riesgos de mercado. Para más información sobre nuestra sensibilidad a las fluctuaciones del mercado, véase la Nota 28 de nuestros estados financieros consolidados auditados incluidos en el presente Reporte.

Riesgo de crédito

El riesgo de crédito es el riesgo de asumir pérdidas financieras en caso que un cliente o contraparte de un instrumento financiero incumpla sus obligaciones contractuales. Los activos y pasivos financieros registrados de los contratos representan la máxima exposición crediticia. La evaluación de la pérdida crediticia esperada de los clientes individuales se establece de 1 de enero y 31 de diciembre. Utilizamos una matriz de provisiones para medir la pérdida crediticia esperada de las cuentas por cobrar a clientes individuales, que comprenden un gran número de saldos pequeños.

Riesgo de liquidez

El riesgo de liquidez es el riesgo de que encontremos dificultades para cumplir las obligaciones asociadas a nuestros pasivos financieros que se liquidan mediante la entrega de efectivo u otros activos financieros. Nuestra gestión de la liquidez está diseñado para garantizar que dispondremos de liquidez suficiente para hacer frente a nuestras obligaciones a su vencimiento, tanto en condiciones normales como de tensión, sin incurrir en pérdidas inaceptables ni arriesgarnos a dañar nuestra reputación. Hacemos un seguimiento constante de nuestros requerimientos de flujo de efectivo.

Riesgo de tipo de cambio

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando realizamos transacciones y mantenemos activos y pasivos monetarios en divisas distintas de nuestra moneda funcional. La mayor parte de nuestra exposición está asociada a fluctuaciones en otras monedas, principalmente pesos. Considerando nuestra metodología para convertir los activos y pasivos monetarios denominados en divisas extranjeras a nuestra moneda funcional, en 2024, 2023 y 2022, aproximadamente el 4%, 36% y 29%, respectivamente, de nuestros gastos y el 4%, 2% y 5%, respectivamente, de nuestros ingresos se denominarán en divisas distintas del dólar. En cuanto a nuestros ingresos por pasajeros, contabilizamos el tráfico aéreo convirtiendo a nuestra moneda funcional los billetes vendidos a los diferentes tipos de cambio en las fechas de venta originales de los billetes.

Fluctuaciones en el precio de turbosina

El principal riesgo de mercado asociado a nuestro sector es la variación de los precios de turbosina. Mitigamos este riesgo mediante contratos de instrumentos derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Además, en función de las condiciones del mercado, aplicamos aumentos de tarifas o recargos por combustible a los boletos de vuelos para mitigar parcialmente el impacto del encarecimiento del combustible.

Las fluctuaciones de los precios de turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas locales o mundiales. Entre estas condiciones se encuentran la oferta y la demanda mundiales de petróleo, las decisiones adoptadas por la OPEP, la capacidad mundial de refinado, los niveles de existencias de crudo, la meteorología y los factores geopolíticos.

Utilizamos principalmente opciones de compra y call spread sobre petróleo crudo y gasóleo de calefacción (como las opciones de compra Jet Fuel 54 Asian) para cubrir la exposición a las variaciones del precio del combustible de aviación. Al inicio, las opciones se registran en los estados consolidados de situación financiera como activos y/o pasivos, según su valor razonable. Estos instrumentos financieros cumplen los requisitos establecidos en la NIIF-9 Instrumentos financieros en una relación de cobertura admisible; por lo tanto, durante su vida útil, las opciones se valoran a su valor razonable y sus efectos se registran a través de otro resultado global del ejercicio. Creemos que estos instrumentos nos permiten obtener protección frente a aumentos repentinos y significativos de los precios del combustible de aviación, garantizando al mismo tiempo que no estamos sujetos a desventajas competitivas en caso de una disminución sustancial del precio del combustible de aviación. La cobertura se lleva a cabo de acuerdo con nuestra política de cobertura del combustible de aviación, aprobada por nuestro consejo de administración. En la actualidad, la política establece que puede cubrirse un mínimo del 40% y un máximo del 60% del consumo estimado de combustible para un periodo de 12 a 18 meses. El comité ejecutivo supervisa en sus reuniones periódicas el estricto cumplimiento de la política y controla el rendimiento de la cartera de cobertura.

Dado que utilizamos instrumentos financieros derivados para reducir nuestra exposición a los distintos factores de riesgo, todas las opciones y call spreads utilizados tienen una prima neta pagada, lo que significa que la pérdida máxima en la que podríamos incurrir se limita a la prima pagada, sin afrontar obligaciones adicionales.

Riesgo de tasa de interés

El riesgo de tipo de interés es el riesgo de que el valor razonable de los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúe debido a cambios en los tipos de interés de mercado. La fluctuación de los tipos de interés depende en gran medida de la situación de la economía mundial. Una mejora de las perspectivas económicas a largo plazo tiende a hacer subir los tipos a largo plazo, mientras que una baja suele asociarse a periodos de crecimiento económico lento. Mitigamos el riesgo de interés gestionando la proporción de nuestra deuda a tipo variable y fijo. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el 96%, 80% y 73%, respectivamente, de nuestra deuda financiera estaba sujeta a contratos de tipo fijo.

Políticas que rigen a la tesorería

Las principales políticas que rigen a la tesorería corporativa de la Sociedad son las siguientes:

- Política de Financiamientos: establece los lineamientos para la obtención de los recursos financieros de acuerdo a la estructura natural de la Sociedad, los ciclos naturales del negocio y el costo de la deuda en dólares de los EE.UU., pesos mexicanos y/o alguna otra moneda previamente aprobada por los directivos y/u órganos de gobierno corporativo correspondientes que permitan obtener los fondos necesarios para cubrir las necesidades operativas y/o de inversión de las subsidiarias de la Sociedad en las mejores condiciones posibles de costo y riesgo.
- Política de Instrumentos de Inversión: establece los lineamientos de control para las inversiones excedentes de efectivo en instrumentos financieros en dólares de los EE.UU., pesos mexicanos y Euros que garanticen una disminución del riesgo.
- Política de Instrumentos de Cobertura: establece los lineamientos de control para el uso y contabilización de instrumentos derivados para las coberturas financieras, haciendo énfasis en la protección de precios de combustible mediante una cobertura financiera desde 40% hasta 60% del consumo estimado del siguiente año, tratando de mantenerse en el 50% con un *rolling* desde 12 hasta 18 meses.

Las principales monedas en las cuales se mantienen inversiones temporales son dólares de los EE.UU. y pesos mexicanos. Las monedas en las cuales se mantiene efectivo son las siguientes: dólares; euros; libras; dólar canadiense; peso mexicano; peso argentino; reales; peso chileno; peso colombiano; colones; quetzales; lempiras; córdobas; soles; peso dominicano; yenes y won surcoreano.

Adeudos fiscales

En septiembre de 2020 se determinó un crédito fiscal a cargo de la Sociedad en relación con el impuesto sobre la renta correspondiente al ejercicio fiscal concluido el 31 de diciembre de 2012, el cual, a la fecha del presente Reporte, se encuentra sujeto a un proceso jurisdiccional iniciado en el Tribunal Federal de Justicia Administrativa. No es posible determinar y/o anticipar el sentido de la resolución de dicho proceso, ya que es facultad del Tribunal Federal de Justicia Administrativa resolver lo que en derecho proceda.

Instrumentos financieros derivados y contabilidad de coberturas

Con el fin de gestionar el riesgo asociado con la fluctuación en los precios del combustible o turbosina, la Sociedad utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados como las opciones asiáticas sobre el precio de Jet Fuel 54 (JF54), las cuales normalmente se valúan de forma mensual y a valor razonable. El valor razonable de las opciones se obtiene utilizando modelos de valuación que dependen del comportamiento del precio de referencia subyacente referido en un período observado.

Al inicio, las opciones se registran en los estados consolidados de situación financiera como activo y/o pasivo, de acuerdo con su valor razonable. Como la Sociedad solo considera estrategias de opciones largas (calls y call spreads), limita el riesgo máximo a la prima pagada por los instrumentos, ya que estas estrategias no generarán ninguna obligación adicional. Estos instrumentos financieros cumplen con los requisitos establecidos en la NIIF-9 Instrumentos Financieros en una relación de cobertura calificada, por lo que, durante su vida útil, las opciones se valúan a su valor razonable de forma mensual y sus efectos se registran a través de otros resultados integrales del ejercicio.

Adicionalmente en relación con su exposición a tasas de interés a largo plazo debido a deuda financiera a tasas de interés variables, la Sociedad ha implementado algunas estrategias para mitigar el riesgo adverso en flujos de efectivo que podría derivarse de la volatilidad de las tasas de interés de referencia, concretamente TIEE y London InterBank Offered Rate (LIBOR) o en su defecto Secured Overnight Financing Rate (SOFR). Los instrumentos financieros derivados que la Sociedad ha contratado al respecto son swaps de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con TIEE por una tasa fija.

Para una cobertura de flujo de efectivo de una transacción a futuro, la Sociedad asume que la tasa de interés de referencia no se alterará como resultado de la reforma de la tasa de interés de referencia con el fin de evaluar si la transacción prevista es altamente probable y prevé una exposición a variaciones en los flujos de efectivo que en última instancia podrían afectar a las ganancias o pérdidas. Al determinar si todavía se espera que ocurra una transacción a futuro previamente designada, en una cobertura de flujo de efectivo discontinuada, la Sociedad asume que los flujos de efectivo de tasas de interés de referencia designados como cobertura no se alterarán como resultado de la reforma de los intereses de la tasa de referencia. La Sociedad sigue la orientación de la NIC 7 que establece que cuando un contrato se contabiliza como cobertura de una posición identificable, los mínimos de efectivo del contrato se clasifican de la misma manera que los flujos de efectivo de la posición cubierta.

La Sociedad dejará de aplicar la política específica de valuación de la relación económica entre el subyacente y el instrumento de cobertura cuando (i) la incertidumbre derivada de la reforma de las tasas de interés de referencia ya no esté presente con respecto al calendario y con respecto al importe de los flujos de efectivo basados en la tasa de interés de referencia, o (ii) cuando se interrumpe la relación de cobertura. Para la valuación de la cobertura del subyacente, la Sociedad dejará de aplicar la política específica cuando la incertidumbre derivada de la reforma del índice de referencia de las tasas de interés ya no esté presente, o cuando se interrumpe la relación de cobertura.

Durante la vigencia de los swaps, se valúan a valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación. Cualquier

ineficiencia de cobertura relacionada con JF54 e instrumentos derivados de tasas de interés se registra en la línea de combustible e ingresos (costos) financieros, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Antes de celebrar estos contratos de instrumentos derivados, la administración debe obtener la aprobación del Comité Ejecutivo, quien determina los volúmenes requeridos para mitigar, así como el precio de los mismos. El propósito de estas operaciones es mitigar los riesgos relacionados con el precio del combustible y/o las variaciones de las tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercados reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

Coberturas directamente afectadas por la reforma de los tipos de interés de referencia.

Cuando la base para determinar los flujos de efectivo contractuales del instrumento de cobertura cambia como resultado de la reforma de las tasas de oferta interbancarias (IBOR) y, por lo tanto, ya no surge incertidumbre sobre los flujos de efectivo del subyacente o el instrumento de cobertura, la Sociedad modificará la documentación con relación a esa cobertura para reflejar los cambios requeridos por la reforma IBOR. Para este propósito, la designación de cobertura se modificará solo para realizar uno o más de los siguientes cambios:

- Designar un tipo de referencia alternativo como cobertura de riesgo;
- Actualizar la descripción del subyacente cubierto, incluida la descripción de la parte designada de los flujos de efectivo o del valor razonable que se está cubriendo; o
- Actualización de la descripción del instrumento de cobertura.

La Sociedad modificará la descripción del instrumento de cobertura únicamente si se cumplen las siguientes condiciones:

- Realiza un cambio requerido por la reforma del IBOR cambiando la base para determinar los flujos de efectivo contractuales del instrumento de cobertura o utilizando otro enfoque que sea económicamente equivalente a cambiar la base para determinar los flujos de efectivo contractuales del instrumento de cobertura original; y
- El instrumento de cobertura original no se da de baja.

Para determinar los flujos de efectivo considerando el cambio a tasa SOFR, se considera la tasa SOFR con tenor de 1 mes, publicada 2 días hábiles antes del primer día del inicio del periodo de interés, sobre el saldo insoluto

La Sociedad modificará la documentación formal de cobertura al final del periodo de referencia durante el cual se realiza un cambio requerido por la reforma IBOR en el riesgo cubierto, el elemento cubierto o el instrumento de cobertura. Estas modificaciones en la documentación formal de coberturas no constituyen la interrupción de la relación de cobertura o la designación de una nueva relación de cobertura.

Si se realizan cambios adicionales a los cambios requeridos por la reforma IBOR descrita anteriormente, entonces la Sociedad primero considerará si esos cambios adicionales resultan en la interrupción de la relación de la contabilidad de cobertura. Si los cambios adicionales no resultan en la interrupción de la relación de la contabilidad de coberturas, entonces la Sociedad modificará la documentación formal de cobertura para los cambios requeridos por la reforma IBOR como se mencionó anteriormente.

Al 30 de septiembre de 2024, la Sociedad no cuenta con swaps sobre tasa de interés.

Durante el tercer trimestre de 2024, no vencieron ni se cerraron posiciones de derivados, adicionalmente no se incumplieron contratos.

Control Interno:

iii) 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. De conformidad con nuestros estatutos sociales 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.

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 Sociedad fueron designados por el consejo de administración tomando en cuenta su experiencia, calidad y estándares de servicio.

Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas:

e) Estimaciones, provisiones o reservas contables críticas

Al preparar los estados financieros consolidados auditados, hicimos juicios, estimaciones y supuestos que afectan la aplicación de las políticas contables y los montos presentados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Basamos dichos juicios, estimaciones y supuestos en la información histórica y proyectada, así como en las condiciones económicas regionales y de la industria en las que nosotros o nuestros clientes realizamos operaciones, y los cambios en las mismas podrían afectar de manera adversa las estimaciones. Si bien consideramos que hemos hecho estimaciones razonables acerca de la solución final de las incertidumbres subyacentes, no puede haber certeza alguna de que el resultado final de dichos asuntos será congruente con aquél que se refleja en los activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de dichas estimaciones.

Las estimaciones y los supuestos subyacentes son revisados de manera continua. Las correcciones en las estimaciones contables se reconocen en el periodo en que las estimaciones son corregidas y en los periodos futuros afectados.

A continuación se presentan nuestras políticas contables esenciales y sus referencias cruzadas a las notas a los estados financieros consolidados auditados que se incluyen en este Reporte:

Vida Útil de Propiedad y Equipo. La vida útil es el período durante el cual se espera que un activo esté disponible para su uso por una entidad. La estimación de la vida útil de los activos es una cuestión de juicio basada en nuestra experiencia con activos similares. Realizamos periódicamente un análisis de cada activo que se basa en la vida útil estimada de los equipos, incluidos los principales costos de mantenimiento, lo que requiere un juicio significativo para determinar posibles ajustes en la vida útil restante del activo o, en su caso, en el plazo restante de arrendamiento de dicho activo. Cuando las partes de un elemento de la propiedad y del equipo tienen vidas útiles diferentes, se contabilizan como elementos separados de la propiedad y del equipo. Los activos arrendados en virtud de arrendamientos financieros se deprecian sobre el menor plazo del arrendamiento y sus vidas útiles, salvo que se tenga la certeza razonable de que se convertirá en propiedad al final del plazo de arrendamiento. Se requiere el juicio de nuestra administración, por ejemplo, para determinar la vida útil de mantenimiento mayor dependiendo de la revisión específica que puede variar entre 18 meses a ocho años, pero puede actualizarse con base en el plan de ajustes de la flota, horas/ciclo de uso real, guías de los fabricantes o condiciones de devolución acordadas con los arrendadores. Realizamos juicios para determinar el nivel de uso estimado para cada equipo, y nuestras estimaciones pueden variar dependiendo de estimaciones de uso revisadas. Por ejemplo, considerando el balance capitalizado del mantenimiento mayor remanente neto al 31 de diciembre de 2024, el gasto de depreciación anual se ubica en el rango de menos \$11.1 millones de dólares hasta más \$6.3 millones de dólares si el uso de la flota actual al 31 de diciembre de 2024 aumentó o disminuyó en el rango de 10%, manteniendo todas las otras variables constantes.

Véanse las Notas 3(e) y 15 a nuestros estados financieros consolidados auditados.

Deterioro. El deterioro del valor es la medida en que la capacidad de generar beneficios económicos que proporciona un activo ha disminuido debido a cambios en las condiciones económicas u otras condiciones, e implica evaluaciones de su capacidad de recuperación. El importe de un activo puede incrementarse para reflejar el costo de adiciones y mejoras u otros acontecimientos. Determinamos si un activo se ha deteriorado y aplicamos las pruebas de deterioro pertinentes en caso de ser aplicables. Un alto grado de incertidumbre está implicado en la estimación de los importes recuperables resultantes de los flujos de caja futuros de las unidades generadoras de efectivo.

Para nuestras pruebas de deterioro, estimamos el valor actual neto de los flujos anuales separados de efectivo y el valor actual neto del valor final de nuestros activos. Nuestras estimaciones pueden variar dependiendo del desempeño real de nuestro negocio y las condiciones de mercado que son constantemente monitoreadas. No prevemos condiciones del mercado que puedan garantizar una contingencia sobre el umbral empleado en nuestros cálculos. El porcentaje por el cual el valor de nuestros activos sujetos a pruebas de deterioro excede su valor contable fue, al 31 de diciembre de 2024, era del 307.1%. No hay otros eventos generadores que puedan afectar otros intangibles.

Véase la Nota 3 (i) de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Reconocimiento de ingresos. Reconocemos los ingresos para reflejar la transferencia de los servicios prometidos a los clientes por un importe que refleja la contraprestación a la que esperamos tener derecho a cambio de dichos servicios. Las ventas de boletos se registran inicialmente como un pasivo de tráfico aéreo y se reconocen como ingresos de pasajeros, netos de tarifas aeroportuarias, cuando se presta el servicio. El pasivo se reduce por los servicios de transporte y los reembolsos de boletos caducados. Los ingresos por pasajeros incluyen la tarifa aérea, los ingresos por boletos

caducados, los ingresos por servicios auxiliares y la disminución de los costos de compensación pagados a los pasajeros y el costo acumulado del programa de viajeros frecuentes.

El rompimiento de ingresos por boletos caducados se reconoce como ingresos accesorios en función de la fecha de vuelo programada y los términos y condiciones de cada boleto en los que utilizamos la experiencia histórica con boletos reembolsables y no reembolsables y otros hechos.

Se requiere el juicio de nuestra administración cuando necesitamos complementar nuestra experiencia histórica cuando enfrentamos circunstancias sin precedente, éste fue el caso durante la pandemia de COVID-19 y cambios de comportamiento relacionados, cuando modificamos las reglas para ampliar el uso de boletos, lo que generó ciertos ajustes de rompimiento. En 2024, el reconocimiento del rompimiento de boletos no utilizados representó el 8.3% de los ingresos totales por pasajeros. Este porcentaje puede materialmente ser afectado por nuestras políticas comerciales. Como ejemplo, durante los años de la pandemia nuestro porcentaje de rompimiento disminuyó tanto como el 0.26% de los ingresos totales por pasajeros. En 2024, el rompimiento de boletos no utilizados fue de \$427.8 millones de dólares, pero si el menor porcentaje de rompimiento por pandemia hubiera sido utilizado, el monto sería de \$13.4 millones de dólares.

Los ingresos por carga se reconocen cuando se presta el servicio, y otros ingresos se reconocen cuando se prestan los servicios.

En relación con nuestro programa de viajeros frecuentes, el valor razonable atribuido a los puntos obtenidos por los miembros es contabilizado como un ingreso diferido y reconocido como un ingreso en amortización de los puntos por los miembros. El valor razonable del premio es determinado con base en precios de venta individuales de los premios respectivos en operaciones comerciales. El monto del ingreso reconocido se basa en el número de puntos amortizados en un periodo en relación con el número total esperado de ser amortizado, que es un factor utilizado en nuestra estimación para rompimiento. El rompimiento es estimado con base en los términos y condiciones de la membresía y la acumulación histórica y patrones de amortización, según sea ajustado a cualesquier términos y condiciones que puedan afectar las prácticas de amortización de los miembros.

Consideramos que con la variación de un punto base en nuestra estimación de rompimiento asociada con nuestro programa de viajero frecuente podría haber resultado en un aumento de \$7.4 millones de dólares en ingresos reconocidos antes de impuestos en 2024.

Véase la Nota 3(l) de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Previsiones para la devolución de aeronaves arrendadas. Se reconocen cuando tenemos una obligación legal o implícita presente como resultado de un suceso pasado, el cumplimiento de la obligación de pago es probable y puede hacerse una estimación confiable del importe de la obligación. El importe a reconocer corresponde a nuestra mejor estimación de los gastos que serán necesarios para cumplir con la obligación al final del periodo sobre el que se informa. Nuestros contratos de arrendamiento de aeronaves establecen determinadas condiciones en las que los equipos de vuelo deberán devolverse al arrendador una vez concluido el plazo. Nuestros cálculos para esta previsión incluyen costos incurridos estimados, los cuales pueden elevarse dependiendo si tenemos contratos de mantenimiento con terceros o si se realizan estos servicios internamente. Otro criterio de juicio de administración incluye diferentes variables, tales como costos de mantenimiento mayor a ser incurridos en revisiones programadas, ajustes en el plan anual de la flota, horas/ciclos futuros acumulados y el nivel adecuado de reservas de mantenimiento pagadas a los arrendadores, todos los cuales son liquidados entre nosotros y el arrendador relevante al término o vencimiento de cada contrato de arrendamiento. Como ejemplo, considerando los arrendamientos actuales al 31 de diciembre de 2024, el último concluyendo en 2036, dentro del rango de aumento o disminución del 10% en el uso de la flota actual a dicha fecha, el costo de devolución a largo plazo sobre una base anualizada en este periodo se encontraría dentro del rango entre \$11.4 millones de dólares a \$34.5 millones de dólares por año, dependiendo en las condiciones específicas de devolución para cada aeronave o motor. Esta variante podría reflejarse a través de gastos de depreciación si los gastos de mantenimiento mayor pueden ser contabilizados en el mismo periodo.

Véase la Nota [24] de nuestros estados financieros consolidados auditados.

Pronunciamientos contables recientes

Hemos adoptados la clasificación de pasivos como circulantes y no circulantes y pasivos no circulantes con obligaciones (modificaciones a NIC 1) desde el 1 de enero de 2024. Las modificaciones son aplicables de forma retrospectiva. Las modificaciones aclaran ciertos requerimientos para determinar si un pasivo debería de ser clasificado como circulante o no circulantes y requiere presentaciones nuevas para pasivos no circulantes que estén sujetos a obligaciones dentro de los 12 meses posteriores al periodo reportado. Nuestros pasivos no se vieron impactados por las modificaciones.

No tenemos ninguna operación que se vea afectada por ninguna otra norma contable nuevo y las modificaciones.

Cambios en las políticas contables materiales y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados

Normas emitidas aún no adoptadas

Una serie de nuevas normas son aplicables a los periodos anuales que comenzarán después del 1 de enero del 2024 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Fideicomiso en la preparación de estos estados financieros:

A. NIIF 18 Presentación y revelación en los estados financieros

La NIIF 18 reemplazará la NIC 1 Presentación de Estados Financieros y se aplica a los periodos de presentación de información anual que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. La nueva norma introduce los siguientes nuevos requisitos clave:

- Las entidades deben clasificar todos los ingresos y gastos en cinco categorías en el estado de resultados, siendo éstas las categorías de operación, inversión, financiamiento, operaciones discontinuadas e impuestos a las utilidades. Las entidades también deben presentar un subtotal de utilidad de operación recién definida. La utilidad neta no se modificará.
- Las medidas de desempeño definidas por la Administración ("MDDA") se revelan en una sola Nota en los estados financieros.
- Se proporciona una guía mejorada sobre cómo agrupar la información en los estados financieros.

Adicionalmente, todas las entidades deben utilizar el subtotal de utilidad de operación como punto de partida para la formulación del estado de flujo de efectivo bajo el método indirecto.

El Fideicomiso aún se encuentra en el proceso de evaluar el impacto de la nueva Norma, particularmente con respecto a la estructura del estado de resultados del Fideicomiso, así como del estado de flujo de efectivo y las revelaciones adicionales requeridas para las MDDA.

El Fideicomiso también está evaluando el impacto en cómo se agrupará la información en los estados financieros, incluyendo elementos que actualmente se etiquetan como "otros", en caso de que aplique.

B. Otras normas

No se espera que las siguientes normas nuevas y enmiendas tengan un impacto significativo en los estados financieros del Fideicomiso:

- Falta de Intercambiabilidad (Modificaciones a la NIC 21)
 - Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros (Modificaciones a las NIIF 9 y NIIF 7)
-

[427000-N] Administración

Audidores externos de la administración:

a) Audidores externos

Nuestros auditores externos son KPMG Cárdenas Dosal, S.C., sus oficinas están ubicadas en Manuel Ávila Camacho 176 P1, Col. Reforma Social, Alc. Miguel Hidalgo, C.P. 11650 Ciudad de México, México. Nuestros auditores externos fueron designados por nuestro consejo de administración y ratificados por nuestro Comité de Auditoría y Prácticas Societarias tomando en cuenta la experiencia, calidad y estándares de servicio de KPMG Cárdenas Dosal, S.C.

Los estados financieros consolidados auditados que se incluyen en este Reporte Anual fueron auditados por KPMG Cárdenas Dosal, S.C., quien ha fungido como nuestro auditor externo desde el ejercicio social 2007. En los últimos tres años que nos han auditado no han emitido una opinión modificada o no favorable, ni se han abstenido de emitir una opinión sobre nuestros estados financieros. Durante 2022, 2023 y 2024, KPMG Cárdenas Dosal, S.C. nos prestó servicios de auditoría. Durante 2022, 2023 y 2024, pagamos \$20.3 millones de pesos, \$38.9 millones de pesos y \$41.7 millones de pesos, respectivamente, por servicios de auditoría. Adicionalmente, se pagaron por otros servicios no relacionados con auditoría, \$0.6 millones de pesos, \$0.6 millones de pesos y \$4.6 millones de pesos en 2022, 2023 y 2024, respectivamente, representando el 2.9%, 1.5% y 9.9% del total de las erogaciones, respectivamente. Estos servicios no relacionados con auditoría fueron por conceptos servicios de consultoría en conexión con algunos proyectos de ESG, tecnología y ciber seguridad.

Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés:

b) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés

Hemos celebrado operaciones con algunas de nuestras afiliadas, incluidos algunos de nuestros accionistas principales y entidades propiedad o controladas por ellos. En el curso ordinario de los negocios, hemos prestado y recibido servicios de varios tipos por parte de sociedades relacionadas, incluyendo recompensas en boletos, servicios de mercadeo, reservación y otros servicios administrativos. Asimismo, hemos celebrado operaciones en las cuales nuestros principales directivos o consejeros tienen un interés material. Cualesquier operaciones con partes relacionadas o en las que las partes relacionadas tienen un interés se han llevado a cabo de forma consistente con las operaciones ordinarias del negocio utilizando los términos y condiciones disponibles en el mercado, y cumplen con las normas legales aplicables.

A continuación se describen las operaciones significativas, o conjunto de operaciones significativas relacionadas, durante el periodo transcurrido desde 1 de enero de 2021 y hasta la presentación de este Reporte, en las que hemos sido parte y en las que las otras partes incluyeron o incluirán a los consejeros, principales directivos, tenedores con más del 5% de nuestras acciones con derecho a voto o cualquier miembro de la familia inmediata de cualquiera de las personas anteriormente mencionadas.

Operaciones con Consejeros

Ciertos consejeros independientes y los presidentes del comité ejecutivo y del consejo de administración tienen derecho a recibir acciones como parte de su compensación, previa aprobación de la asamblea general anual de accionistas. En nuestra asamblea de accionistas celebrada en abril de 2022, los accionistas aprobaron la emisión de \$100,000 dólares en acciones como parte de la compensación para cada uno de nuestros consejeros independientes, las cuales han sido asignadas. En nuestra asamblea de accionistas celebrada en abril de 2023, los accionistas aprobaron la emisión de \$100,000 de dólares en acciones como parte de la compensación para cada uno de nuestros consejeros independientes, calculadas con base en el valor contable de las acciones o, en caso de ser aplicable, el promedio del precio de cotización de las acciones durante los 30 días naturales previos, conforme lo determine nuestro comité de nominaciones y compensaciones. En nuestra asamblea de accionistas celebrada en abril de 2024, los accionistas aprobaron la emisión de \$100,000 dólares en acciones como parte de la compensación para cada uno de nuestros consejeros independientes, las cuales se asignaron en el primer trimestre de 2025. En nuestra última asamblea de accionistas celebrada en abril de 2025, los accionistas aprobaron la emisión de \$100,000 dólares en acciones como parte de la compensación para cada uno de nuestros consejeros independientes, las cuales se asignarán en el primer trimestre de 2026.

El 3 de junio de 2024, celebramos un convenio con los siguientes inversionistas mexicanos: Eduardo Tricio Haro, Valentín Díez Morodo, Antonio Cosío Pando y Jorge Esteve Recolóns, o el grupo de inversionistas mexicanos, para permitir al grupo de inversionistas mexicanos a vender 1.5% de

nuestras acciones en circulación en una posible oferta pública inicial de acciones y a dispensar las restricciones de transferencia y las disposiciones relativas a la sanción de \$20.0 millones de dólares en nuestro plan de reestructura, el prohíbe la transferencia de nuestras acciones mantenidas por el grupo de inversionistas mexicanos a inversionistas que no sean mexicanos antes del 17 de marzo de 2027. El convenio también establece que el 2.6% restante de nuestras acciones en circulación mantenidas por el grupo de inversionistas mexicanos seguirán sujetas a las restricciones de la transferencia en nuestro plan de reestructura, incluyendo la sanción monetaria en caso de que se incumpla con las restricciones de transferencia.

Además, en caso de que reclasifiquemos nuestras acciones en nuevas acciones Series A, B y N, hemos acordado realizar el pago de un monto total de \$15.0 millones de dólares al grupo de inversionistas mexicanos a pro rata como compensación de cierta asistencia que el grupo de inversionistas mexicanos nos seguirá proporcionando, y la liquidez reducida asociada con su inversión en las acciones Serie A, las cuales no serán listadas en la NYSE.

Contratos de Indemnización

En relación con nuestro procedimiento del Capítulo 11, celebramos contratos de indemnización con cada uno de nuestros consejeros y principales directivos (cada uno, un "Beneficiario de la Indemnización"), conforme a los cuales nos obligamos a indemnizar a dichos funcionarios y consejeros en la mayor medida de lo permitido por la ley aplicable, por ciertos gastos razonables, pérdidas y responsabilidades incurridas por ellos debido a su estatus corporativo. Nuestras obligaciones de indemnización aplican con respecto al servicio pasado, presente y futuro prestado por el Beneficiario de la Indemnización en cualquier estatus corporativo, independientemente de si el Beneficiario de la Indemnización está fungiendo como funcionario o consejero de Grupo Aeroméxico al momento en que se incurra en cualquiera de dichos gastos, pérdidas o responsabilidad. Adicionalmente, nuestras obligaciones bajo los contratos de indemnización continúan si el Beneficiario de la Indemnización ha terminado su cargo como consejero o funcionario y perduran para beneficio de sus herederos, albaceas, administradores, legatarios o cesionarios. Los contratos de indemnización se rigen por las leyes de México.

Convenio de Derechos de Registro

Con fecha 17 de marzo de 2022, celebramos un convenio de derechos de registro, o RRA, con determinados acreedores quienes, en el contexto de nuestra salida del Capítulo 11, se convirtieron en tenedores de las acciones, así como con determinados cesionarios. Conforme al RRA, hemos acordado presentar la declaración de registro en EE.UU., para la reventa de las acciones mantenidas por dichos accionistas, en lo sucesivo denominados valores registrables. El RRA otorga a los tenedores derechos para solicitar la solicitud de registro de valores para su venta al público, de registro permanente, y de adherirse a dicha solicitud, sujeto a las limitaciones establecidas en el RRA. El RRA incluye otros términos estándares incluyendo, pero no limitado a, aquellos relacionados con los periodos de suspensión para registro y demandas de oferta, procedimientos de oferta e indemnización.

En relación con cualquier oferta pública, en caso que sea solicitada por escrito por los intermediarios colocadores de dicha oferta pública, cada (i) tenedor de valores registrables que, junto con sus afiliadas, sea el titular efectivo de más de 1% de las acciones que se encuentren en ese momento en circulación (ya sea directamente o a través de ADS que representen nuestras acciones) y (ii) tenedor de valores registrables que junto con sus afiliadas sea el titular efectivo de más de 10% de las acciones celebrará un convenio de bloqueo (*lockup agreement*) con los intermediarios colocadores de dicha oferta pública para que no se realice venta alguna u otra disposición de cualesquier valores registrables que ellos mantengan, sujeto a las condiciones y excepciones establecidas en el RRA. También hemos acordado celebrar el convenio de bloqueo en relación con una oferta pública, a petición razonable de los intermediarios colocadores.

Financiamiento de Salida

Para facilitar la salida del Capítulo 11, obtuvimos un paquete de financiamiento de salida de deuda garantizada y capital de diversas partes.

La parte del capital del financiamiento de salida ascendió a \$1,391 millones de dólares y consistió en:

- la capitalización de \$671 millones de dólares de ciertos créditos de financiamiento DIP en los procedimientos del Capítulo 11 en nuestras acciones post-reestructura; y
- \$720 millones de dólares en acciones de nueva emisión.

El 7 de marzo de 2022, suscribimos el convenio de suscripción con las partes del compromiso de emisión. De conformidad con el convenio de suscripción, las partes comprometidas acordaron suscribir \$720 millones de dólares en acciones de nueva emisión, y nosotros acordamos emitir a cada parte comprometida las acciones. El valor teórico de las acciones post-reestructura, que se calcula como el cociente del valor de nuestro capital dividido entre las acciones post-reestructura suscritas, el cual fue \$389 pesos, o \$22.3 dólares por acción post-reestructura, con base en el tipo de cambio del 17 de marzo de 2022 publicado por el Banco de México. Las acciones fueron emitidas libres de todo impuesto de transferencia, cualquier retención o deducción por cualquier impuesto aplicable, gravámenes, derechos de preferencia, derechos de suscripción y derechos similares. En contraprestación por los compromisos de suscripción y los demás acuerdos de las partes del compromiso, acordamos pagar o hacer pagar una prima agregada no reembolsable por un importe igual a 0.15 multiplicado por el importe de suscripción. De conformidad con el plan de reestructura, Delta,

el accionista Apollo, Banco Nacional de México, S.A., integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, únicamente en su carácter de fiduciario del contrato de fideicomiso irrevocable número F/17937-8, BSPO y el Grupo de Bonistas tenían el derecho a designar a ciertos consejeros de nuestro consejo de administración.

La parte de la deuda del financiamiento de salida ascendió a \$762.5 millones de dólares, consistente en bonos garantizados con un gravamen en primer lugar de nueva emisión, adquiridos por varias partes, incluidos ciertos miembros del grupo *ad hoc* en los procedimientos del Capítulo 11, así como otros acreedores e inversionistas, de acuerdo con el plan de reestructura. Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar fueron emitidos el 17 de marzo de 2022 por Grupo Aeroméxico y garantizados por Aeroméxico, Aeroméxico Connect y Aeroméxico Cargo. The Bank of New York Mellon actúa como el fiduciario conforme al acta de emisión de los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar, y UMB Bank National Association es el agente de garantías. En septiembre y octubre de 2023, recomparamos y cancelamos montos nominales totales de \$61.1 millones de dólares y \$38.9 millones de dólares, respectivamente, de nuestras notas del financiamiento de salida con vencimiento en 2027.

Nuestras obligaciones previstas en los bonos con un gravamen en primer lugar están garantizadas por prendas sobre casi todos nuestros activos, incluida nuestra participación en ciertas aeronaves y motores de aeronaves, refacciones de aeronaves, inmuebles, acciones en nuestras subsidiarias, propiedad intelectual y derechos fideicomisarios en ciertos fideicomisos que son propietarios de éstos y otros activos, con sujeción a ciertas excepciones habituales.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar generan intereses a la tasa anual de 8.5%, pagaderos trimestralmente, y vencían el 17 de marzo de 2027, cuando vencería la totalidad del principal e intereses insolutos generados. Estos bonos fueron prepagados en su totalidad el 14 de noviembre de 2024.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar incluyen las obligaciones contractuales habituales para operaciones de deuda garantizada, incluidas las limitaciones a nuestra capacidad para:

- fusionarnos con o en otra entidad;
- realizar un cambio de control accionario;
- contraer deuda adicional y gravámenes;
- realizar ventas de activos;
- celebrar operaciones de venta con arrendamiento (*sale and leaseback*); y
- realizar inversiones, pagos de dividendos y otros similares, y pagos anticipados de cierto adeudo no garantizado y gravamen con prelación inferior.

De igual forma, de conformidad con los bonos garantizados estamos obligados a mantener el colateral que garantiza a los bonos y cumplir con ciertas obligaciones de reporte en relación con nuestros resultados financieros y operativos.

Los bonos garantizados con un gravamen en primer lugar también incluyen las causas de incumplimiento habituales, incluidos la falta de pago del principal o de los intereses correspondientes a los bonos, el incumplimiento con las obligaciones contractuales, los incumplimientos cruzados de ciertas obligaciones de otras deudas, quiebra o concurso mercantil de Grupo Aeroméxico o de cualquiera de los garantes y los defectos en la garantía que garantiza los bonos. Una causa de incumplimiento sin subsanar podría dar lugar a la aceleración de la deuda y otros recursos contra nosotros.

Operaciones con Delta

Tenemos una estrecha relación de negocios con Delta, la cual mantiene el 20.0% de nuestras acciones en circulación. También tenemos un JCA con Delta, que establece los términos de nuestra relación. La relación con Delta es única dentro del mercado aeronáutico mexicano. Consideramos que esta relación es importante para fortalecer los servicios de viajes de negocios de México-EE.UU. Además, nuestra asociación con Delta ha aportado mejoras importantes para nuestras operaciones y servicios al cliente, y esperamos que continúe atrayendo sinergias significativas en costos e ingresos, al enfocarse en las ventajas competitivas de cada socio.

TechOps MX

En 2011, celebramos un contrato con Delta para que conjuntamente constituyamos y operemos TechOps MX, una instalación de reparación y mantenimiento de aeronaves en Querétaro, México. Esta base tuvo un

costo inicial de aproximadamente \$55 millones de dólares, y es propiedad de TechOps MX, en la cual nosotros y Delta tenemos cada uno una participación accionaria del 50%. En septiembre de 2022, celebramos contratos con MRO Holdings, un prestador de servicios de aviación que se especializa en servicios de revisión mayor, reparación y mantenimiento de aeronaves, para el arrendamiento de las instalaciones de TechOps MX y la transferencia de los activos de operación de TechOps MX (incluyendo sus empleados y los permisos de la AFAC), a MRO México, una subsidiaria de MRO Holdings. Conforme a los contratos, TechOps MX arrienda la instalación a MRO México, y MRO México opera la instalación de Querétaro y presta los servicios de modificación, mantenimiento, revisión, revisión mayor y almacenamiento de aeronaves a nosotros, Delta y otras aerolíneas. Los contratos entraron en vigor el 18 de noviembre de 2022. Por consiguiente, MRO México realiza actualmente el mantenimiento mayor de nuestras aeronaves.

Administradores y accionistas:

c) Administradores y accionistas

Consejo de Administración

Conforme a la LMV y nuestros estatutos sociales, nuestro consejo de administración debe estar integrado cuando menos por 5, y no más de 21, miembros y sus respectivos suplentes, quienes en su totalidad deben ser designados por la asamblea general ordinaria de accionistas. Los consejeros son designados anualmente y continúan como tales hasta que son sustituidos. La composición de nuestro consejo de administración y sus comités auxiliares fue aprobada por nuestra asamblea general ordinaria y extraordinaria de accionistas celebrada el 30 de abril de 2025. Conforme a la LMV, al menos el 25% de los miembros del consejo y sus respectivos suplentes deben ser independientes conforme a los estándares de la LMV, y al menos la mayoría de los miembros del consejo deben tener nacionalidad mexicana y ser designados de manera directa, por mayoría de votos de las acciones que representen inversión mexicana, en asamblea especial reunida a tal efecto. La determinación de la independencia conforme a los estándares de la LMV debe ser realizada por la asamblea general de accionistas.

El 100% de los consejeros son de sexo masculino y 0% son de sexo femenino. Por su parte, el 14.3% de los miembros de la alta dirección son de sexo femenino, en tanto que el 85.7% son de sexo masculino.

La siguiente tabla incluye los nombres y cargos de nuestros consejeros y principales funcionarios a la fecha de este Reporte de conformidad con lo acordado por nuestra asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 30 de abril de 2025:

Nombre	Cargo
Francisco Javier de Arrigunaga Gómez del Campo	Presidente
Andrés Borrego y Marrón	Consejero
Antonio Cosío Pando	Consejero
Luis de la Calle Pardo	Consejero
Valentín Díez Morodo	Consejero
Jorge Esteve Recolóns	Consejero
Glen William Hauenstein	Consejero
Bogdan Ignashchenko	Consejero
Donald Lee Moak	Consejero
Antoine George Munfakh	Consejero
Jorge Andrés Vilches Martínez	Consejero
Eduardo Tricio Haro	Consejero
Andrés Conesa Labastida	Director General y Consejero
Ricardo Javier Sánchez Baker	Director de Finanzas
Santiago Diago Heilbron	Director Ejecutivo de Operaciones y Mantenimiento
Aaron James Murray	Director Ejecutivo Comercial
Ernesto Gómez Pombo	Director Jurídico
Andrés Castañeda Ochoa	Director Ejecutivo de Experiencia al Pasajero y Comercio Digital
Rosa Angélica Garza Sánchez	Directora Ejecutiva de Recursos Humanos

Francisco Javier de Arrigunaga Gómez del Campo. El Sr. de Arrigunaga ha fungido como presidente del consejo de administración desde 2015 y ha sido consejero desde 2007. El Sr. de Arrigunaga también es miembro de nuestro comité ejecutivo desde 2007, nuestro comité de nominaciones y compensaciones desde 2015, y nuestro comité de seguridad desde 2022. Fue presidente del comité de reestructura de Aeroméxico durante el exitoso proceso del Capítulo 11 durante la pandemia del COVID-19. Es el consejero administrativo de Xokan, S.C., firma de asesores financieros, consejero y presidente del comité de auditoría de El Puerto de Liverpool, S.A. de C.V. (BMV: LIVERPOL), la tienda departamental más grande de México, desde 2019, y desde 2015 consejero y presidente del comité de nominaciones y compensaciones de Gentera, S.A.B. de C.V. (BMV: GENTERA), el banco de micro financiamiento y financiamiento grupal más grande de Latinoamérica. Adicionalmente, es consejero de Dine, S.A.B. de C.V. (BMV: DINEA) y Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. (BMV: KUOB), un conglomerado mexicano de desarrollo industrial y restauración, desde 2019. También es miembro del comité técnico de Casa de Bolsa GBM, S.A. de C.V., una casa de bolsa en México, desde 2021. También ha sido miembro del órgano de gobierno de la Universidad Iberoamericana, A.C., su alma mater, desde 2012, y consejero del Club de Banqueros en la Ciudad de México, desde 2013. Es también miembro fundador y consejero de Prestanómico, S.A.P.I. de C.V., una Fintech especializada en el servicio "*lending as a service*", desde 2016. Anteriormente, el Sr. de Arrigunaga fue asesor sénior del Fondo de Plan de Inversión de Pensiones de Canadá (*Canada Pension Plan Investment Fund*) de 2019 a 2022, y de Lazard México, un asesor financiero de 2017 a 2023. El Sr. de Arrigunaga también fue el presidente de la Asociación de Bancos de México de 2013 a 2014. Fue el director general de Citi Banamex, un banco mexicano, de 2010 a 2014, en donde también desempeñó otros cargos seniors. Fue miembro del comité de administración de Citigroup de 2011 a 2014. Antes de ingresar a Citi Banamex, el Sr. de Arrigunaga fue el embajador mexicano en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico ("OCDE") en París, Francia. Antes de desempeñar el cargo en la OCDE, tenía una carrera de 15 años en el Banco de México donde desempeñó diversos cargos, incluyendo director de regulación y director jurídico. Desempeñó un papel fundamental en el diseño, preparación y debates con el congreso para que la reforma que otorga independencia al Banco de México pasara. El Sr. de Arrigunaga también fue el encargado del proyecto de la implementación de la sustitución de la unidad monetaria, que eliminó tres ceros a la moneda. Fue uno de los seis miembros de la delegación gubernamental, liderada por el secretario de hacienda, responsable de la negociación del paquete de recate de la economía mexicana con el Departamento de Tesoro de EE.UU. durante la crisis macroeconómica de 1995. Ha sido miembro del consejo de administración y diversos comités e instituciones, incluyendo la Bolsa Mexicana de Valores de 2008 a 2010, Grupo Financiero Banamex, S.A. de C.V. de 2010 a 2014, Casa de Bolsa Accival, S.A. de C.V. de 2010 a 2014, y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de 1993 a 1997. Adicionalmente, desde 2008, el Sr. de Arrigunaga ha sido miembro del comité consultivo de asociaciones sin fines de lucro, Fundación Haciendas del Mundo Maya, una fundación que adopta el desarrollo de la comunidad en la Península de Yucatán, La Vaca Independiente, una asociación dedicada a la educación y conservación del medioambiente. Es miembro fundador y fue presidente del órgano de gobierno del Museo Interactivo de Economía (MIDE) entre 2006 y 2010. El Sr. de Arrigunaga es licenciado en derecho por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México y cuenta con una maestría en derecho (LLM) en derecho corporativo y finanzas por la Universidad de Columbia en Nueva York.

Andrés Borrego y Marrón. El Sr. Borrego ha sido miembro de nuestro consejo desde 2022. Desde diciembre 2023, el Sr. Borrego ha fungido como el Director General y co-administrador de cartera de Catena Activos Alternativos, una sociedad de reciente creación que fue establecida por el Sr. Borrego y miembros del equipo directivos del negocio de gestión de activos de Credit Suisse Mexico por la escisión de los fondos gestionados por

dicho equipo. Previo a Catena Activos, el Sr. Borrego fungió como miembro del consejo de administración de Agile Thought, Inc. (NASDAQ: AGIL) desde agosto de 2021, y de Legacy AT, entre 2017 y 2021. El Sr. Borrego ha sido el director general y co-administrador de cartera de los Fondos de Oportunidades de Crédito de México desde 2012, y fue el jefe del negocio de administración de activos de Credit Suisse en México. Como director general y el administrador de cartera de los fondos de Oportunidades de Crédito de México, el Sr. Borrego prestó servicios en el consejo de varias sociedades de la cartera públicas y privadas. De 2009 a 2011, el Sr. Borrego fue el jefe adjunto del negocio de Mercados Emergentes de Credit Suisse dentro del área de Ingresos Fijos para América Latina (excluyendo Brasil) y fue el Director de País para Credit Suisse en México. El Sr. Borrego obtuvo el título en Ingeniería Industrial por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México.

Antonio Cosio Pando. El Sr. Cosio ha estado en nuestro consejo de administración desde 2007. El Sr. Cosio también es presidente de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. El Sr. Cosio actualmente es miembro del consejo de administración de Corporación Actinver (BMV: ACTINVRB) desde 2010, Kimberly Clark, S.A.B. de C.V., Grupo Sanborns (BMV: GSANBORN) desde 2013, America Móvil (BMV: AMX) desde 2015, Carso Infraestructura y Construcción CICSA, S.A. de C.V., Inmuebles Carso S.A.B. de C.V., y Grupo Financiero Inbursa (BMV: GFINBUR) desde 2018 y es miembro del comité técnico de Fibra SOMA. El Sr. Cosio es miembro del consejo de administración de Grupo Financiero Inbursa y presidente del comité de auditoría, vicepresidente y director general de Grupo Hotelero Brisas, vicepresidente de La Suiza S.A. de C.V., y miembro del consejo y del comité de auditoría de Teléfonos de México (BMV: TELMEX), miembro del consejo de administración de Corp Moctezuma (BMV: CMOCTEZ), miembro del consejo de administración de Grupo Carso (BMV: GCARSO), y miembro del consejo de administración de Sanluis Corporation (actualmente conocida como Rassini, S.A.B. de C.V.).

Luis de la Calle Pardo. El Sr. de la Calle ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. Actualmente, es miembro de nuestro comité de auditoría y gobierno corporativo desde 2005. El Sr. de la Calle fundó De la Calle, Madrazo, Mancera, S.C., una firma de consultoría que se especializa en economía, procesos regulatorios y comercio internacional en 2004 y ha sido el socio administrador desde su fundación. El Sr. de la Calle también ha sido miembro del consejo de administración de Corporación Inmobiliaria Vesta (BMV: VESTA) desde 2012. Fue miembro del consejo de administración de la Comisión Federal de Electricidad entre 2015 y 2022, y se desempeñó como presidente de su comité de auditoría en varias ocasiones. Además, el Sr. de la Calle previamente mantuvo los siguientes cargos: presidente del grupo de Latinoamérica de Hill & Knowlton Strategies entre 2011 y 2012; director no ejecutivo del Instituto Mexicano para la Competitividad; entre 2002 y 2021; vicepresidente del Comité Bilateral México-EE.UU. del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior entre 2003 y 2016; vicepresidente del Comité de Inversión y Comercio Internacional de la Cámara de Comercio Internacional entre 2009 y 2016; director no ejecutivo de Grupo Modelo entre 2005 y 2013 y miembro del grupo de trabajo independiente para Norteamérica del Consejo de Asuntos Internacionales, el Consejo Canadiense de Directores y el Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales en 2005. Antes de trabajar en el sector privado, el Sr. de la Calle fue subsecretario de negociaciones de comercio internacional en la Secretaría de Economía entre 1999 y 2002; secretario de Asuntos Comerciales en la Embajada de México en Washington, D.C. entre 1994 y 1988, y también trabajó en el Banco Mundial entre 1989 y 1994. El Sr. de la Calle es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, o ITAM, y obtuvo la Maestría y el Doctorado en Economía por la Universidad de Virginia.

Valentín Díez Morodo. El Sr. Díez Morodo ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. Es el presidente y director general de Consorcio Empresarial Dimova, S.A. de C.V.; presidente del consejo de Consorcio Dimova España, S.L.; presidente de Deportivo Toluca Fútbol Club, A.C.; presidente de Grupo Nevadi Internacional, S.A. de C.V.; y presidente de Nilaya Properties, S.L. (la entidad propietaria de Rosewood Villa Magna Hotel en Madrid). Asimismo, funge como miembro del consejo de administración de Zara México, S.A. de C.V.; Grupo Dine, S.A.B. de C.V. (BMV: DINE); Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. (BMV: KUO), y del Instituto de Empresa, Madrid. Es el presidente del consejo asesor de Grupo Modelo, S.A. de C.V., miembro de Ab InBev Group (BMV: ANB) y vicepresidente y miembro del comité de compensaciones de Kimberly Clark de Mexico, S.A.B. de C.V. (BMV: KIMBER). El Sr. Díez Morodo es el presidente de los Consejo Consultivos Regionales de Banco Nacional de México, S.A.; presidente honorario del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología, o COMCE, y funge como presidente del Comité Bilateral México-España de la COMCE. Es el presidente del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C., o el IMCO, y presidente del consejo de asociados de la Universidad Iberoamericana. El Sr. Díez Morodo también mantiene los siguientes cargos: miembro del Consejo Mexicano de Negocios, o el CMN; y presidente de la Fundación de la Casa de México en España. El Sr. Díez Morodo es el presidente de la Fundación Díez Morodo; presidente de la Fundación Nemesio Díez (España); vicepresidente de Fundación Maelva y miembro de la Fundación Museo del Prado. El Sr. Díez Morodo es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana y obtuvo un posgrado en mercadeo, ventas y administración de personal por la Universidad de Michigan.

Jorge Esteve Recolóns. El Sr. Esteve ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2007. El Sr. Esteve es miembro de nuestro comité de seguridad. Ha sido accionista y miembro del comité ejecutivo de ECOM Agroindustrial, comerciante líder mundial de productos básicos de la industria agropecuaria y administración de la cadena de suministro sustentable. El Sr. Esteve ha sido el presidente de Grupo IAMSa desde 1997. El Sr. Esteve también ha sido miembro de CMN desde 2010, donde actualmente es vicepresidente y es responsable del comité de relaciones internacionales. El Sr. Esteve ha sido miembro del consejo de administración de diversas compañías y organizaciones sin fines de lucro, incluyendo las siguientes: Telmex desde 2022, Grupo Real Turismo desde 2000 y el Consejo de Conservación para América Latina desde 2014. El Sr. Esteve tiene una licenciatura en administración de negocios de la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México, y tiene una Maestría (MBA) por la Escuela de Administración Kellogg.

Glen William Hauenstein. El Sr. Hauenstein ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. El Sr. Hauenstein también es miembro de nuestro comité ejecutivo y de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. Se unió a Delta (NYSE: DAL) en 2005 y ha sido su presidente desde 2016. Como presidente de Delta, supervisa a un equipo responsable de las estrategias de redes, gestión de ingresos, y estrategias de lealtad, y ventas globales, carga e inmuebles corporativos. El Sr. Hauenstein también fue vicedirector general de Alitalia Società Aerea Italiana, o Alitalia, entre 2003 y 2005, en el doble cargo como director comercial y director de operaciones. Antes de unirse a Alitalia en 2003, el Sr. Hauenstein fue el vicepresidente sénior de la red para Continental Airlines (anteriormente NYSE: CAL), en donde fue responsable de la planeación y ejecución de

las estrategias de administración de horarios, flotas, precios e ingresos de la aerolínea. Se unió a Continental Airlines en 1987 como contralor internacional. El Sr. Hauenstein es Licenciado en Finanzas por la Universidad Stetson.

Bogdan Ignashchenko. El Sr. Ignashchenko ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Ha sido socio en Apollo (NYSE: APO), con sede en la ciudad de Nueva York, desde 2011. El Sr. Ignashchenko también es miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Jewel HoldCo S.a.r.l. desde 2018; Novolex desde 2022; Donlen desde 2021 y Athene Holding Ltd. (NYSE: ATHS) desde 2024. Previamente, el Sr. Ignashchenko fue miembro del consejo de administración de Tranquilidade, una compañía de seguros portuguesa, entre 2017 y 2020. Antes de unirse a Apollo, el Sr. Ignashchenko trabajó en la división de la banca de inversión de Credit Suisse de 2009 a 2011. El Sr. Ignashchenko es Licenciado en Economía por la Escuela Wharton de la Universidad de Pensilvania.

Donald Lee Moak. El Sr. Moak ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Actualmente, es el presidente del comité de seguridad y miembro de nuestro comité de auditoría y gobierno corporativo. Como experto en seguridad aeronáutica, política gubernamental y laboral, el Sr. Moak fungió como miembro del Comité Consultivo de Drones (*Drone Advisory Committee*), o DAC de la FAA, entre 2020 y 2024, y fue copresidente del comité especial del DOT para revisar el proceso de certificación de aeronaves de la FAA entre 2019 y 2020. El Sr. Moak fue miembro de la junta de gobernadores del Servicio Postal de los EE.UU., desde 2019 a 2023, el presidente de su comité de gobierno corporativo y miembro de su comité de auditoría y finanzas. El Sr. Lee Moak fue el presidente del Delta Airline Pilots desde 2005 a 2010 y supervisó la fusión e incorporación con Northwest Airlines en 2008. Fue el director general y presidente de Air Line Pilots Association International, o ALPA, de 2010 a 2014. El Sr. Moak también estuvo en el Consejo Consultivo de Administración (*Management Advisory Council*), o MAC de la FAA, entre 2013 y 2017. Fue miembro del Consejo Ejecutivo de la Federación Americana del Trabajo y Congreso de Organizaciones Industriales (*American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations*), o AFL-CIO, entre 2011 y 2015, y el presidente del Comité de Supervisión Financiera del AFL-CIO de 2011 a 2015. También estuvo en el Comité Asesor de la Próxima Generación (*Next Generation Advisory Committee*) de la FAA de 2010 a 2014. El Sr. Moak también ha sido miembro del consejo de administración del Club de Aviación Internacional de Washington (*International Aviation Club of Washington*). Previamente, el Sr. Moak fue piloto de combate en el Cuerpo de Infantería de Marina, y graduado de la Escuela Naval de Armas de Combate "Topgun" y capitán para las aeronaves B-767 de Delta. El Sr. Lee Moak tiene una licenciatura por la Universidad de West Florida.

Antoine George Munfakh. El Sr. Munfakh ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. El Sr. Munfakh también es miembro de nuestro comité ejecutivo y de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. El Sr. Munfakh ha sido socio en Apollo desde 2008, especializado en inversiones en aviación, industria, transportación y logística. Actualmente, el Sr. Munfakh funge como miembro del consejo de administración de: Barnes Group (NYSE: B), Evri Holdings Inc. (NYSE: EVRI), Atlas Air, Maxim Crane Works y Apollo Education Group. El Sr. Munfakh también ha sido miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Atlas Air Worldwide Holdings, Inc. desde 2023; Volotea Airlines desde 2018, Blume Global Inc. desde 2019, Apollo Education Group desde 2017 y Maxim Crane Works desde 2016. El Sr. Munfakh fue miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Blume Global Inc. de 2019 a 2023; Sun Country Airlines (NASDAQ: SNCY), desde 2018 a 2022, Direct ChassisLink Inc., desde 2019 a 2022, Swissport, de 2020 a 2021, CH2M Hill, de 2015 a 2017, y McGraw-Hill Education, de 2013 a 2020. Previamente, fue asociado en Court Square Capital Partners, entre 2006 y 2008, y analista en J.P. Morgan Chase and Co. (NYSE: JPM). El Sr. Munfakh es Licenciado en Economía por la Universidad Duke. El Sr. Munfakh fue incluido por la revista M&A Advisor en su noveno Reconocimiento de Líderes Emergentes anual en 2018, y por Private Equity International en la lista de líderes del Futuro 40, en 2021.

Jorge Andrés Vilches Martínez. El Sr. Vilches ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Actualmente, es miembro de nuestro comité de seguridad y de nuestro comité de auditoría y prácticas societarias. El Sr. Vilches actualmente es el socio administrativo de Vilmarconsult Asesores. Ha sido socio de Renaissance Executive Forums, con experiencia en la industria de turismo y hospitalidad. Ha sido miembro asesor del consejo de administración de Bridge What desde 2022. El Sr. Vilches se desempeñó como vicepresidente de aerolíneas con Sabre Technologies (NASDAQ-GS: SABR), entre 2017 y 2020, y fue director comercial de Alitalia entre 2016 a 2017. Previamente, el Sr. Vilches desempeñó los cargos de presidente y director general de Grupo Pullmantur entre 2014 y 2016; encabezó la unidad de negocios de larga distancia de LATAM entre 2012 y 2014; y fue director general de LAN Perú desde 2007 hasta 2012 y de LAN Express de 2006 hasta 2007. También fue analista de negocios, asociado y asociado senior en A.T. Kearny Management Consultants entre 1998 y 2004. El Sr. Vilches es ingeniero industrial por la Pontificia Universidad Javeriana, y tiene una maestría en administración de empresas por la Escuela de Negocios de la Universidad de Michigan.

Eduardo Tricio Haro. El Sr. Tricio Haro ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. El Sr. Tricio Haro también es presidente de nuestro comité ejecutivo. Ha sido el presidente del consejo de administración de Grupo LALA (BMV: LALA B) y de Grupo Industrial Nuplen. También ha sido miembro del consejo de administración de Grupo Televisa (NYSE: TV) desde 2012, Orbia (OTCMKTS: MXCHF) desde 2008, Banamex desde 2008 y Aura Solar desde 2013, así como miembro del consejo de administración de la Bolsa Mexicana de Valores, el Grupo Porres y del Grupo Industrial Saltillo. Ha presidido la Fundación LALA y la Superación Excelencia y Resultados, o SER, que se centra en llevar educación de calidad a niños de comunidades en desventaja económica. También es miembro de los siguientes consejos de administración: Hospital Infantil Federico Gómez desde 2008, el Consejo Mexicano de Negocios, la Fundación del Príncipe de Asturias, y del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITESM). Ha sido miembro del ITESM desde 2000, así como de otras asociaciones industriales y organizaciones sociales y filantrópicas. El Sr. Tricio Haro también es productor lechero, y es ingeniero agrónomo por el ITESM.

Andrés Conesa Labastida. El Dr. Conesa es nuestro Director General desde 2005 y es miembro del Consejo de Administración desde 2004. También es miembro de nuestro Comité Ejecutivo y Comité de Seguridad. En 2023, el Dr. Conesa fue nombrado Presidente de la alianza SkyTeam. Además, ha sido miembro del Consejo de Administración de Semptra (NYSE: SRE) desde 2017 y fue Presidente y miembro del Consejo de Administración de Cintra entre 2003 y 2005. El Dr. Conesa fue Presidente del Consejo de la IATA durante el período de 2015 y Presidente del Comité Ejecutivo de ALTA entre 2013 y 2015. También fue miembro del Consejo de IENOVA del 2013 al 2017, así como miembro del Consejo de la Bolsa

Mexicana de Valores, del 2006 al 2007. Anteriormente se desempeñó como miembro de los siguientes Consejos de Administración: SkyTeam, Aeromexpress y Aeroméxico Servicios. El Dr. Conesa ha ocupado diversas posiciones en la administración federal, incluido el de Director General de Planeación Hacendaria y Jefe de la Unidad de Crédito Público, de 2003 a 2004, y Director General de Asuntos Hacendarios Internacionales de la Secretaría de Hacienda, de 1998 a 2000, y Coordinador de Asesores, de 1997 a 1998, del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de México. El Dr. Conesa tiene una licenciatura en economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, o ITAM, y un doctorado en economía del Instituto Tecnológico de Massachusetts, o MIT. El Dr. Conesa ha recibido becas por parte de Fullbright y Ford MacArthur. En 1997, el Dr. Conesa recibió el Premio Nacional de Economía, otorgado por Banamex.

Ricardo Javier Sánchez Baker. El Sr. Sánchez Baker ha sido nuestro director de finanzas desde 2006. El Sr. Sánchez Baker también ha sido asesor de nuestro director general entre 2005 y 2006 y nuestro director de gestión de ingresos entre 2006 y 2007. Además, el Sr. Sánchez Baker desempeñó previamente los siguientes cargos: presidente del consejo de administración de Sabre Corporation entre 2007 y 2008; el presidente del Comité Técnico de Servicios de Apoyo en Tierra (SEAT, compañía de propiedad conjunta de Aeroméxico y Mexicana) entre 2007 y 2008; y el presidente del consejo de administración de PLM entre 2019 y 2023. También desempeñó varios cargos en el gobierno federal mexicano, tales como el Subdirector General de Deuda Pública de la Secretaría de Finanzas entre 2003 y 2005. El Sr. Sánchez Baker es Licenciado en Economía por la Universidad Iberoamericana, un diplomado en finanzas en el ITAM; y una Maestría y un Doctorado en Economía por la Universidad de California en Los Ángeles.

Santiago Diago Heilbron. El Sr. Diago ha sido nuestro director de operaciones y mantenimiento desde 2021. El Sr. Diago desempeño los siguientes cargos en Avianca (anteriormente NYSE: AVH): vicepresidente ejecutivo de experiencia de clientes entre 2016 y 2018, director de operaciones entre 2013 y 2016, y vicepresidente de operaciones entre 2001 y 2009. Además, el Sr. Diago cuenta con más de 33 años de experiencia en otras aerolíneas como LAC, donde fue piloto DC-8 y, en LAN, donde fue gerente general de México y Cuba. El Sr. Diago es Licenciado en Derecho con énfasis en Ciencias Socioeconómicas por la Universidad Javeriana de Bogotá, y es piloto certificado ATP con más de 8,000 horas de vuelo.

Aaron James Murray. El Sr. Murray se unió a nuestro equipo como director comercial en 2021. Cuenta con más de 22 años de experiencia en la aviación comercial, incluyendo como director en la planeación, alianza, ventas, administración de ingresos y la distribución de redes en Northwest Airlines, donde trabajó entre 2001 y 2008 y en Delta (NYSE: DAL), entre 2008 y 2019. Tiene experiencia internacional administrando carteras en los mercados aeronáuticos clave en Europa/Medio Oriente/África (EMEA), Asia, y América Latina y el Caribe, en Sao Paulo, Brasil, previo a su llegada a la Ciudad de México. En 2019, se unió a nuestra compañía como vicepresidente senior de gestión de ingresos. El Sr. Murray ha sido miembro del consejo de administración de Delta Flight Museum Committee desde 2017. El Sr. Murray es licenciado y cuenta con maestría en Administración de Empresas (MBA) por el Colegio de Negocios Eli Broad de la Universidad Estatal de Michigan.

Ernesto Gómez Pombo. El Sr. Gómez ha sido nuestro director jurídico desde 2022, así como miembro del consejo de administración en ciertas de nuestras subsidiarias. Previo a su cargo en Aeroméxico, el Sr. Gómez fue el director jurídico para Norteamérica en Archer Daniels Midland Company (NYSE: ADM), entre 2017 y 2022, y director jurídico asociado de América Móvil (BMV: AMX), entre 2008 y 2017. El Sr. Gómez fue asociado internacional en Cleary Gottlieb Steen & Hamilton LLP entre 2011 y 2012; y asociado en Brigard & Urrutia Abogados en Colombia entre 2004 y 2007, proporcionando asesoría legal en finanzas corporativas, fusiones y adquisiciones, mercado de capitales y asuntos laborales y comerciales. El Sr. Gómez es Licenciado en Derecho por la Universidad de los Andes, y tiene una Maestría por la Escuela de Derecho de la Universidad de Pensilvania.

Andrés Castañeda Ochoa. El Sr. Castañeda es nuestro director ejecutivo de experiencia al pasajero y comercio digital. Antes de unirse a nosotros, fue gerente de medios de comunicación y comunicaciones en la División de México de Unilever, entre 2011 y 2014, y director de operaciones en Clarus Digital, entre 2011 y 2012. También ha sido presidente de Airline Passenger Experience Association, o APEX, desde 2021, y miembro del consejo de administración de APEX desde 2018. Tiene una Licenciatura en Finanzas por el ITESM.

Rosa Angélica Garza Sánchez. La Sra. Garza ha sido nuestra directora de recursos humanos desde 2017. Es responsable de la adquisición, gestión y desarrollo del talento, así como del mantenimiento y fortalecimiento de la cultura y compromiso organizacional entre más de 14,000 empleados a nivel mundial. Durante su carrera, ha desempeñado funciones clave en varias compañías, por ejemplo, como directora senior de manejo de talento en PepsiCo Latinoamérica, entre 2015 y 2017; directora senior de recursos humanos en PepsiCo México, entre 2008 y 2015. También fue directora de recursos humanos para Microsoft México, entre 1997 y 2008. La Sra. Garza tiene una Licenciatura en Psicología Organizacional por el ITESM, y una Maestría (MBA) por el ITAM.

Facultades del Consejo de Administración

El consejo de administración actúa como nuestro representante legal y tiene amplias facultades y poderes para realizar todas las operaciones inherentes a las estrategias corporativas, excepto por aquéllas expresamente encargadas a la asamblea general de accionistas. De acuerdo con los estatutos sociales, el consejo de administración tiene las siguientes facultades, entre otras cosas, después de recibir asesoría, cuando corresponda, del comité del consejo pertinente, para:

- determinar las estrategias del negocio y supervisar a la administración;
- aprobar los lineamientos para el uso de los activos de la Sociedad;
- aprobar las políticas para revelar la información;

- aprobar las operaciones inusuales o excepcionales, así como las operaciones que impliquen la adquisición o venta de activos con un valor igual o mayor al 5% de nuestros activos consolidados de la emisora, o que impliquen el otorgamiento de garantías reales o garantías, o la asunción de responsabilidades, que sean iguales o excedan del 5% de nuestros activos consolidados de la emisora;
- aprobar las operaciones entre partes relacionadas y establecer las políticas asociadas;
- aprobar el nombramiento o la destitución y la retribución del director general, así como establecer las políticas para la designación y retribución integral de los demás directivos relevantes.;
- aprobar las políticas y los lineamientos de financiamientos, créditos, o cualquier clase de créditos o garantías, a favor de las partes relacionadas;
- aprobar las políticas y los lineamientos de reporte de financiamientos, contabilidad, control interno y auditoría interna, así como la contratación de los auditores externos;
- aprobar nuestros estados financieros; y
- establecer los comités del consejo de administración que sean considerados necesarios.

Conforme a la legislación mexicana, los consejos de administración de las sociedades anónimas bursátiles están obligados a sesionar al menos en cuatro ocasiones durante cada año. Para que exista *quorum* para una sesión del consejo de administración, la mayoría de los miembros de los consejeros debe estar presente.

Integración del Consejo de Administración

Tal como lo exigen la LMV y nuestros estatutos sociales, la mayoría de nuestros consejeros son mexicanos, residentes en México, y son designados por la mayoría de los inversionistas mexicanos. En nuestra asamblea general ordinaria de accionistas del 30 de abril de 2025, se aprobó la composición de nuestro consejo de administración actual, integrado por 13 consejeros. La mayoría de nuestros consejeros deben ser designados por inversionistas mexicanos. Los miembros independientes, conforme a los estándares de la LMV, son los de la Calle, de Arrigunaga, Moak y Vilches.

Relaciones familiares

Ninguno de nuestros consejeros o funcionarios ejecutivos mantiene relaciones de parentesco entre ellos, incluyendo parentesco por consanguinidad hasta cuarto grado o civil, considerando a sus cónyuges, concubinas o concubenarios, entre cualquier consejero o directivos relevantes.

Socio Estratégico

Conforme a lo dispuesto en nuestros estatutos sociales, las personas o grupos de personas que previa aprobación de nuestro consejo de administración en términos de la "Sección VI. Administración. D) Estatutos sociales y otros convenios. Limitaciones a la Adquisición de Acciones. Ciertas Adquisiciones de Acciones Requieren Autorización Previa", mantengan una participación igual o mayor al 2.5% de nuestro capital social, la asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas de la Sociedad podrá clasificar dicha inversión o suscripción como "inversión estratégica" y a la persona o grupo de personas y a sus respectivas afiliadas que hagan dicha inversión estratégica como "socio estratégico", para lo cual, deberá cumplir con lo siguiente: (i) la inversión estratégica y su clasificación como tal deberá de ser aprobada por la asamblea general ordinaria o extraordinaria de accionistas; y (ii) la inversión estratégica se documentará en un acuerdo por escrito a ser celebrado por el socio estratégico y la Sociedad, y cuyos términos y condiciones también son objeto de aprobación los la asamblea de accionistas, en el entendido que dicho acuerdo, en ningún caso, podrá afectar el control de la Sociedad, mismo que deberá tenerlo, en todo momento, la inversión mexicana, de manera que si ese acuerdo pudiere implicar el otorgamiento de control a la inversión extranjera o neutra, a través del socio estratégico, será nulo de pleno derecho.

Acuerdos o Convenios

Como resultado de los procedimientos del Capítulo 11 y conforme al plan de reestructura:

- los inversionistas mexicanos tenían el derecho de designar cuatro consejeros de nuestro consejo de administración post-reestructura y designaron a los Sres. Cosio, Díez Esteve y Tricio;
- Delta tenía el derecho de designar a dos consejeros de nuestro consejo de administración post-reestructura y designaron a los Sres. Hauenstein y Moak;
- el accionista Apollo tenía el derecho de designar 2 miembros del consejo de nuestro consejo de administración post-reestructura y designaron a los Sres. Ignaschenko y Munfakh;
- el Banco Nacional de México, S.A., Integrante del Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, únicamente en su carácter de fiduciario del contrato de fideicomiso irrevocable número F/17937-8, tenía el derecho de designar un consejero de nuestro consejo de administración post-reestructura y designó al Sr. Borrego; y
- BSPO, junto con el grupo de bonistas tenían el derecho de designar dos consejeros de nuestro consejo de administración post-reestructura y designaron a los Sres. Davis y Vilches. El Sr. Davis dejó de ser nuestro consejero con fecha efectiva del 30 de abril de 2025.

A los consejeros designados por BSPO y el grupo de bonistas se les requirió tener experiencia significativa en el sector aéreo y no podían ser profesionales de inversión de BSPO o del grupo de bonistas. Delta, el accionista de Apollo, BSPO y el grupo de bonistas, también han tenido el derecho de designar a los miembros de nuestros comités post-reestructura.

Los derechos de designación descritos anteriormente se relacionan únicamente con el consejo de administración vigente después del plan de reestructuración. Los derechos de designación en curso se encuentran regulados por la LMV y nuestros estatutos sociales. De conformidad con la LMV, y nuestros estatutos sociales, por cada 10% de nuestras acciones mantenidas por un accionista, dicho accionista tiene el derecho a designar un miembro en nuestro consejo de administración. Actualmente, cada uno de (i) Delta, y (ii) el accionista Apollo mantienen más del 20% de nuestras acciones, respectivamente, por lo que, de acuerdo con los procedimientos conforme a nuestros estatutos sociales, y mientras mantenga el 20% o más de nuestras acciones, continuaran teniendo el derecho a designar dos miembros cada uno. Adicionalmente, conforme a nuestros estatutos, nuestros accionistas podrían designar inversionistas que mantengan 2.5% o más de nuestras acciones, incluyendo competidores e inversionistas extranjeros, como socios estratégicos los cuales podrían tener derechos temporales a designar un cierto número de consejeros y sus respectivos suplentes. Para designar a un socio estratégico, nuestro consejo de administración y nuestros accionistas deben aprobar la inversión como inversión estratégica. Además, nuestros accionistas deben aprobar el acuerdo por escrito entre el socio estratégico y nosotros que establezca los términos y condiciones de la inversión estratégica, incluyendo los derechos de designación de miembros, en el entendido que, en cualquier momento la mayoría de los miembros de nuestro consejo deberán ser designados por inversionistas mexicanos y que el control de la Sociedad lo deberán de mantener los inversionistas mexicanos. Delta es nuestro socio estratégico y tiene el derecho a designar dos miembros de nuestro consejo de administración en tanto mantenga dicho estatus. En todos los casos, cada miembro propuesto debe ser designado mediante el quórum requerido en nuestra asamblea general de accionistas.

No existe convenio entre accionistas alguno con respecto a la designación de los miembros del consejo de administración. Adicionalmente, ninguno de los demás miembros del consejo de administración o directivos ha celebrado convenio o acuerdo alguno con cualquiera de nuestros accionistas, clientes, proveedores u otras personas en virtud del cual haya sido designado como tal.

Comités del Consejo de Administración

La LMV exige que tengamos comités de auditoría y de gobierno corporativo. Además, hemos establecido otros comités para ayudar al consejo de administración, conforme se describe más adelante.

Las funciones de cada comité permanente son establecidas por nuestro consejo de administración. Sujeto a los derechos de designación descritos anteriormente, los miembros de cada comité, incluyendo sus presidentes, son designados por nuestro consejo de administración únicamente de entre sus miembros. Asimismo, todos los presidentes de los comités fungen como especialistas en la materia relacionada con cada comité.

Los miembros actuales de todos los comités del consejo fueron designados de acuerdo con las resoluciones adoptadas por los accionistas en nuestra asamblea general ordinaria de accionistas del 30 de abril de 2025. Los miembros de los comités del consejo son los siguientes:

- Francisco Javier de Arrigunaga Gómez del Campo
- Andrés Borrego y Marrón
- Antonio Cosio Pando
- Luis de la Calle Pardo
- Valentín Diez Morodo
- Jorge Esteve Recolóns
- Glen William Hauenstein
- Bogdan Ignashchenko
- Donald Lee Moak
- Antoine George Munfakh
- Jorge Andrés Vilches Martínez
- Eduardo Tricio Haro
- Andrés Conesa Labastida

Comité de Auditoría y Prácticas Societarias

La LMV y nuestros estatutos sociales requieren que nuestro comité de auditoría y prácticas societarias está integrado cuando menos por tres miembros, todos los cuales deben de ser miembros independientes conforme a lo dispuesto por la LMV. Todos los miembros del comité de auditoría y prácticas societarias también deben ser independiente conforme a la Regla 10A-3 de la Ley de Valores.

El presidente de este comité no puede ser presidente de nuestro consejo de administración y sólo puede ser nombrado o destituido por voto de la asamblea general de accionistas. Las responsabilidades del comité de auditoría y prácticas societarias incluyen:

- sujeto a la aprobación del consejo, realizar los pagos a nuestros auditores externos, así como su contratación y supervisión;
- analizar los informes de auditoría;
- revisar y analizar con la administración y los auditores externos las principales cuestiones que surjan en cuanto a la adecuación y eficacia de nuestros controles internos de la sociedad, e informar a nuestro consejo de administración acerca de los controles internos existentes;
- supervisar y asesorar acerca de nuestras operaciones con las partes relacionadas, para ser aprobadas por el consejo de administración;
- supervisar la función de nuestra auditoría interna;
- establecer los procedimientos para recibir, conservar y tratar las quejas que recibamos relativas a asuntos de contabilidad, controles internos de contabilidad o auditoría;
- informar acerca de cualquier irregularidad contable al consejo de administración;
- revisar y analizar con la administración y los auditores externos nuestras exposiciones principales a los riesgos financieros de la sociedad;
- ayudar al consejo de administración en la preparación de los informes anuales;
- dar asesoría al consejo de administración relativa a las prácticas de administración;
- solicitar y obtener la asesoría de especialistas terceros independientes;
- desarrollar un plan para la sucesión de nuestros funcionarios ejecutivos;
- desarrollar y recomendar al consejo de administración un conjunto de principios de gobierno corporativo que nos sean aplicables; y
- en la medida no cubierta por otro comité, supervisar nuestras prácticas, políticas y actividades importantes de protección al medio ambiente, sociales, gobierno corporativo (en conjunto, ESG) y sostenibilidad.

Los miembros de nuestro comité de auditoría y prácticas societarias son los Sres. Vilches, de la Calle y Moak; el Sr. de la Calle funge como el presidente. Todos los miembros del comité de auditoría y prácticas societarias son independientes conforme a los estándares de la LMV.

Comité Ejecutivo

Nuestro comité ejecutivo está integrado por miembros de nuestro consejo de administración, conforme a lo establecido por dicho consejo de administración.

Los miembros del comité ejecutivo son los Sres. de Arrigunaga, Conesa, Vilches, Hauenstein, Munfakh y el Sr. Tricio. El Sr. Tricio funge como el presidente.

Comité de Nominaciones y Compensaciones

Conforme a nuestros estatutos sociales, nuestro comité de nominaciones y compensaciones está integrado cuando menos por tres miembros y no más de siete miembros del consejo de administración. El comité de nominaciones y compensaciones actualmente está integrado por cinco miembros. Las responsabilidades del comité de nominaciones y compensaciones incluyen:

- proponer a los candidatos para el consejo de administración en la asamblea de accionistas, a excepción de los candidatos que sean designados por inversionistas mexicanos, quienes son designados directamente por una asamblea especial de accionistas de inversionistas mexicanos;
- excepto en relación con los miembros del consejo de administración designados por inversionistas mexicanos, recomendar a la asamblea de accionistas la destitución de los miembros del consejo de administración, cuando sea apropiado, con base en la opinión del comité de auditoría y prácticas societarias;
- supervisar la evaluación del consejo de administración y de la administración;
- proponer las remuneraciones para los miembros del consejo de administración y de los comités para aprobación en la asamblea general de accionistas o en sesiones del consejo de administración, según resulte aplicable; y

- presentar, al menos una vez al año, un informe al consejo de administración y a la asamblea general de accionistas, relativo a las actividades del comité.

El comité de nominaciones y compensaciones actualmente está integrado por cinco miembros. Los miembros del comité de nominaciones y compensaciones son: los Sres. de Arrigunaga, Cosio, Hauenstein, Sr. Munfakh, y el Sr. Vilches. El Sr. Cosio funge como presidente.

Comité de Seguridad

Nuestro comité de seguridad está integrado por cinco miembros de nuestro consejo de administración, conforme lo determine dicho consejo de administración. Las responsabilidades del comité de seguridad incluyen:

- revisar el diseño y cumplimiento de nuestros programas, políticas y procedimientos relacionados con la seguridad operacional y los asuntos que afectan la seguridad de nuestros clientes, incluyendo la seguridad y la salud pública;
- supervisar y revisar las operaciones de vuelos y el sistema de gestión de seguridad, así como los informes al consejo de administración sobre dichos temas;
- revisar y hacer recomendaciones al consejo de administración respecto a la supervisión de nuestros fabricantes, proveedores y terceros prestadores de servicios, a fin de garantizar la entrega de productos y servicios seguros y confiables; y
- revisar las estrategias y acciones para abordar los objetivos y mediciones del desempeño de seguridad.

Los miembros de nuestro comité de seguridad son los Sres. Arrigunaga, Conesa, Esteve, Moak y Vilches, con el Sr. Moak fungiendo como el presidente.

Remuneraciones para los Miembros del Consejo y Funcionarios, y Plan de Compensación Variable para los Ejecutivos

Para el año terminado el 31 de diciembre de 2024, la compensación bruta total, que incluye la compensación fija y variable, que pagamos a los miembros del consejo de administración y a los "funcionarios ejecutivos" (según dicho término es definido en la presente sección, funcionarios que definen nuestras políticas y principales directrices y quienes directamente afectan los resultados del negocio, incluyendo directores, vicepresidentes y directivos senior) fue por un total de \$54.5 millones de dólares.

La compensación para nuestros funcionarios ejecutivos pagada o acumulada incluye prestaciones a corto plazo, bonos y pagos de compensaciones variables con base en la distribución de las acciones de circulación restringida. Los bonos anuales son aprobados por el comité de nominaciones y compensaciones, con base en ciertos factores de desempeño.

Algunos de nuestros consejeros independientes y el presidente del comité ejecutivo y del consejo de administración están facultados para recibir compensaciones en efectivo y en acciones, conforme lo aprueben nuestros accionistas. Para mayor información, ver "Sección VI. Administración. B) Operaciones con personas relacionadas y conflictos de interés". Ninguno de los miembros del consejo o de los funcionarios ejecutivos tienen contratos con nosotros para otorgar una indemnización por terminación del contrato.

Nuestros funcionarios ejecutivos son elegibles para los beneficios de pensión y retiro requerido por la legislación mexicana en los mismos términos que todos los demás empleados, y no reservamos aparte, acumulamos o determinamos el monto de nuestros costos que son atribuibles a funcionarios ejecutivos dado que se incluyen en la acumulación total para todos los empleados sujetos a dichos beneficios conforme a lo reportado en nuestros estados financieros auditados y estados financieros intermedios, incluidos en distintas secciones en nuestro Reporte. No pagamos beneficios de pensión y retiro u otros beneficios por desempeñarse como miembros de nuestro consejo de administración.

Tenemos un plan de compensación variable para los funcionarios, incluyendo ciertos principales funcionarios, que cumplen con los parámetros determinados por el consejo de administración y por el comité de nominaciones y compensaciones.

Plan de Compensación Variable

En enero de 2022, nuestros accionistas aprobaron la emisión de 13,642,396 acciones en tesorería, alguna de las cuales podrían ser designadas para su distribución conforme a un futuro plan de compensación variable a ser aprobado por nuestro comité de nominaciones y compensaciones. En diciembre de 2022, nuestro comité de nominación y compensación decidió establecer los lineamientos del plan de compensación variable, asignó 4,751,255 acciones para el plan y constituyó un fideicomiso, con CIBanco, S.A., Institución de Banca Múltiple, como fiduciario, para administrar estas acciones e implementar el plan. Los beneficiarios del plan de compensación variable son ciertos funcionarios ejecutivos, miembros de nuestro consejo de administración y empleados clave. El plan de compensación variable consiste en un único plan de incentivo de administración, o MIP, aplicable a ciertos empleados y funcionarios ejecutivos en relación con su trabajo durante nuestra salida del Capítulo 11, y un plan de incentivo a largo plazo, o LTIP, aplicable a ciertos empleados senior, conforme al cual se confieren anualmente Acciones. Al 31 de diciembre de 2024, se asignaron 4,994,607 acciones restringidas y se han devengado 3,965,143 acciones en términos de nuestro plan de compensación variable. No hay opciones de acciones existentes a la fecha de este Reporte.

Conforme al contrato de fideicomiso cada beneficiario de nuestro plan de compensación variable debe celebrar un contrato de compraventa de acciones con el fiduciario para adquirir la acciones asignadas correspondientes. Antes de que la Acciones sean asignadas a los beneficiarios respectivos, el fiduciario mantiene la titularidad legal y ejerce los derechos sobre estas acciones. Una vez que estas Acciones sean adquiridas, el fiduciario deberá liberar y transmitir las Acciones asignadas a los beneficiarios de conformidad con el contrato de compraventa respectivo.

Salvo en caso de muerte o incapacidad, si el beneficiario se va de la compañía antes de que las acciones asignadas sean entregadas, las Acciones que no sean adquiridas serán confiscadas, y el fiduciario retendrá dichas Acciones hasta la siguiente asignación a otro beneficiario conforme a los términos del plan de compensación variable. Sin embargo, nuestro comité de nominaciones y compensaciones puede decidir, a su discreción, para permitir otorgar y asignar estas Acciones después de que concluya la relación laboral.

Otras Prácticas de Gobierno Corporativo

Contamos con un código de conducta aplicable a nuestros funcionarios ejecutivos, incluyendo nuestro director general, director de finanzas y a los miembros del consejo de administración, así como a todos nuestros empleados y a nuestras subsidiarias, clientes, proveedores, accionistas o socios estratégicos. También informamos a nuestros empleados y colaboradores, quienes abarcan personas que colaboran conforme a un contrato individual de trabajo, nos prestan servicios o actúan por nuestra cuenta, que pueden reportar sobre la sospecha de violaciones al código de conducta a través de sus departamentos correspondientes, o a través de nuestra línea directa anónima de denuncia, conocida como *Línea Ética Aeroméxico*. Nuestro código de conducta se basa en nuestro compromiso con la inclusión, responsabilidad, prevención de conflictos de intereses, cumplimiento con las leyes y el fomento del trabajo en equipo.

Políticas de Diversidad y Equidad

Nuestra cultura corporativa respeta la diversidad profesional, cultural y de género, y fomenta el desarrollo profesional con base en el talento, carácter, educación, conocimiento técnico, disciplina y trabajo. Prohibimos la discriminación por razón de sexo, raza, religión u otros factores subjetivos similares y ofrecemos programas de capacitación relacionados con la igualdad y la diversidad.

Accionistas

La siguiente tabla contiene información acerca de la titularidad real actual de las acciones mantenidas por:

- cada persona de la que tenemos conocimiento que es titular del 5% o más de cualquier serie de nuestras acciones en circulación;
- cada uno de nuestros directores;
- cada uno de nuestros consejeros;
- todos nuestros directores y consejeros como un grupo; y
- los accionistas vendedores.

Después de nuestro procedimiento del Capítulo 11 y posteriormente a dar efecto al plan de reestructura y las operaciones que prevé el mismo. A la fecha de la última asamblea ordinaria de accionistas el 28 de marzo de 2023, teníamos 136,423,959 acciones en circulación. Además, tenemos 13,642,396 acciones en tesorería, mismas que representan aproximadamente el 9% de nuestro capital social autorizado.

Salvo que se indique de lo contrario, el domicilio para cada titular es Avenida Paseo de la Reforma 243, Piso 25, Col. Renacimiento, Cuauhtémoc, C.P. 06500 Ciudad de México, Estados Unidos Mexicanos.

	Previo a la Oferta Global	
	Titularidad Beneficiari	
	a	(%)
Accionistas con 5%		
Accionista Apollo ⁽¹⁾	30,532,719	22.4%
Delta ⁽²⁾	27,284,784	20.0%
Fideicomiso Banco Actinver F/5292 ⁽³⁾	8,055,177	5.9%
Fondos administrados por Silver Point Capital ⁽⁴⁾	13,172,754	9.7%
Fondos SVP ⁽⁵⁾	10,530,498	7.7%
Consejeros designados		
Eduardo Tricio Haro.....	3,570,815	2.6%
Valentín Díez Morodo.....	1,024,708	*
Antonio Cosío Pando.....	733,292	*
Jorge Esteves Recolóns.....	264,567	*
Todos los consejeros como grupo (cuatro personas).....	5,593,382	4.1%

**Previo a la Oferta
Global**

Titularidad Beneficiari a	(%)
---------------------------------	-----

Otros accionistas.....	44,090,877	32.3%
------------------------	------------	-------

- (1) Incluye 27,313,004 acciones mantenidas de forma directa por el accionista Apollo y 3,219,715 acciones mantenidas en el fideicomiso F/5292 de Banco Actinver. El administrador de inversiones del accionista Apollo es Apollo Management IX, L.P., o Management IX. AIF IX Management, LLC, o AIF IX, es el socio general (general partner) de Management IX. Apollo Management, L.P., o Apollo Management, es el único socio de AIF IX. Apollo Management GP, LLC, o Management GP, es el socio general (general partner) de Apollo Management. Apollo Management Holdings, L.P., o Management Holdings, es el único socio y administrador de Management GP. Apollo Management Holdings GP, LLC, o Management Holdings GP, es el socio general (general partner) de Management Holdings. Marc Rowan, Scott Kleinman y James Zelter son los administradores de Management Holdings GP. El accionista Apollo adquirió todas sus acciones en 2022, como resultado de nuestro procedimiento del Capítulo 11 y del Financiamiento de Salida. Las acciones del accionista Apollo están sujetas a los límites de votación establecidos en la Ley de Inversión Extranjera y en nuestros estatutos sociales. La dirección de dichas partes es 9 West 57th Street, 43rd Floor, Nueva York, NY 10019, EE.UU.
- (2) Como resultado nuestros procedimientos del Capítulo 11 y del Financiamiento de Salida, la participación de Delta en el capital disminuyó del 51.3% (o 349,758,821 de nuestras 682,119,793 acciones en circulación antes de la reestructura) al 20.0% (o 27,284,861 de nuestras 136,423,959 acciones en circulación después de la reestructura). El 28 de noviembre de 2022, Delta vendió ocho acciones. Las acciones de Delta están sujetas a los límites de votación establecidos en la Ley de Inversión Extranjera y en nuestros estatutos sociales. La dirección de Delta es: 1030 Delta Boulevard, Atlanta, GA 30354, EE.UU.
- (3) Banco Actinver, S.A., Institución de Banca Múltiple, Grupo Financiero Actinver, o Banco Actinver, un banco mexicano, es el fiduciario del contrato de fideicomiso F/5292, o el contrato de fideicomiso, celebrado entre Banco Actinver, como fiduciario, Banco Nacional de México, S.A., integrante de Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, en su carácter de fiduciario del fideicomiso F/17937-8 y el accionista Apollo, como fideicomitentes y fideicomisarios. El contrato de fideicomiso fue celebrado en relación con los procedimientos del Capítulo 11 y del Financiamiento de Salida. Las acciones están afectadas al patrimonio del fideicomiso en beneficio de Banco Nacional de México, S.A., integrante de Grupo Financiero Banamex, División Fiduciaria, en su carácter de fiduciario del fideicomiso F/17937-8 y el accionista Apollo. Todas las 8,055,177 acciones son mantenidas por el fiduciario en su carácter de fiduciario conforme al contrato de fideicomiso. Banco Actinver adquirió todas sus acciones en 2022, como resultado de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y financiamiento de salida. Banco Actinver vota las acciones de conformidad con los términos del contrato de fideicomiso, sujeto a las responsabilidades del fiduciario conforme a la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito y la Circular 1/2005 emitida por Banco de México. La dirección de dichas partes es Montes Urales 620, Piso 1, Lomas de Chapultepec, Miguel Hidalgo, C.P. 11000, Ciudad de México, México.
- (4) Los fondos (conjuntamente, los "Fondos") son administrados por Silver Point Capital o las subsidiarias que sean de su propiedad. Silver Point Capital Management, LLC (el "Administrador") es el socio general (general partner) de Silver Point Capital y como resultado puede ser considerado como titular efectivo de los valores mantenidos por los Fondos. Cada uno el Sr. Edward A. Mulé y Sr. Robert J. O'Shea es miembro del Administrador y, como resultado, pueden ser considerados como titulares efectivos de los valores mantenidos por los Fondos. Silver Point Capital, el Administrador, y los Sres. Mulé y O'Shea informan la titularidad efectiva de los valores reportados mantenidos por los Fondos, a excepción de su participación pecunaria. Los Fondos adquirieron todas sus acciones en 2022, como resultado de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y del Financiamiento de Salida. Las acciones están sujetas a los límites de votación establecidos en la Ley de Inversión Extranjera y en nuestros estatutos sociales. La dirección de Silver Point es 2 Greenwich Plaza, Primer Piso, Greenwich, Connecticut 06830.
- (5) Las acciones son mantenidas directamente por Ashton Gate Sarl, Grouse Moor Sarl, o Ashton Gate, Wild Heath Sarl, o Wild Heath, Meadow Garden Sarl, o Meadow Garden, y Green Pasture Sarl, o Green Pasture y junto con Ashton Gate, Wild Heath y Green Pasture, los Fondos SVP. Ashton Gate es propiedad, indirectamente, de Strategic Value Special Situations Master Fund V, L.P. o SVP SS V, cuyo socio general (general partner) es SVP Special Situations GP V Ltd., y es administrado por SVP Special Situations V LLC, o SVP SS IV. Grouse Moor es propiedad de Strategic Value Special Situations Master Fund IV, L.P., cuyo socio general (general partner) es SVP Special Situations GP IV LLC, y es administrado por SVP Special Situations IV LLC, o SVP SS IV. Wild Heath es propiedad de Strategic Value Opportunities Fund, L.P., cuyo socio general (general partner) es SVP Special Situations GP III-A LLC, y es administrado por SVP Special Situations III-A LLC, o SVP SS III-A. Meadow Garden es propiedad de Strategic Value Master Fund, Ltd. y es administrado por Strategic Value Partners, LLC, o SVP. Green Pasture es propiedad de Strategic Value Capital Solutions Master Fund, L.P., cuyo socio general (general partner) es SVP Capital Solutions GP Ltd., y es administrado por SVP Capital Solutions LLC, o SVP CS. SVP es el Socio Administrador de SVP CS, SVP SS III-A, SVP SS IV y SVP SSV. Victor Khosla es el propietario indirecto mayoritario y persona de control de SVP. Los Fondos SVP adquirieron todas sus acciones en 2022, como resultado de nuestros procedimientos del Capítulo 11 y del Financiamiento de Salida. Las acciones que mantienen los Fondos SVP están sujetas a los límites de votación establecidos en la Ley de Inversión Extranjera y en nuestros estatutos. La dirección de los Fondos SVP es 22 Grand Rue, 1660 Luxemburgo. La dirección de SVP, del Sr. Khosla, SVP SS V, SVP SS IV, SVP SS III-A y SVP CP es c/o Strategic Value Partners, LLC, 100 West Putnam Avenue, Greenwich, CT 06830.
- (6) Incluye el resultado de la oferta pública secundaria de ADS en EE.UU.
- (*) Participación menor al 1% de las acciones.

La Ley de Inversión Extranjera limita la participación por parte de inversionistas extranjeros en nuestras Acciones hasta el 90%. Las Acciones mantenidas por inversionistas extranjeros confieren derechos de voto limitados, consistentes en el derecho a asistir a las asambleas de accionistas y a votar hasta el 49% de las Acciones representadas en dicha asamblea de accionistas que corresponda. Las Acciones remanentes que mantengan los inversionistas extranjeros y que excedan el 49% se considerarán votadas en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los accionistas mexicanos, aún y cuando la participación de inversionistas extranjeros exceda el 49%.

Consejeros de la empresa [Sinopsis]

Independientes [Miembro]

de Arrigunaga Gómez del Campo Francisco Javier			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
No		No	Si
Otros			
Comité Ejecutivo, Comité de Seguridad			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente del Consejo de Administración	No aplica	0.0349
Información adicional			
Francisco Javier de Arrigunaga Gómez del Campo. El Sr. de Arrigunaga ha fungido como presidente del consejo de administración desde 2015 y ha sido consejero desde 2007. El Sr. de Arrigunaga también es miembro de nuestro comité ejecutivo desde 2007, nuestro comité de nominaciones y compensaciones desde 2015, y nuestro comité de seguridad desde 2022. Fue presidente del comité de reestructura de Aeroméxico durante el exitoso proceso del Capítulo 11 durante la pandemia del COVID-19. Es el consejero administrativo de Xokan, S.C., firma de asesores financieros, consejero y presidente del comité de auditoría de El Puerto de Liverpool, S.A. de C.V. (BMV: LIVERPOL), la tienda departamental más grande de México, desde 2019, y desde 2015 consejero y presidente del comité de nominaciones y compensaciones de Gentera, S.A.B. de C.V. (BMV: GENTERA), el banco de micro financiamiento y financiamiento grupal más grande de Latinoamérica. Adicionalmente, es consejero de Dine, S.A.B. de C.V. (BMV: DINEA) y Grupo Kuo, S.A.B de C.V. (BMV: KUOB), un conglomerado mexicano de desarrollo industrial y restauración, desde 2019. También es miembro del comité técnico de Casa de Bolsa GBM, S.A. de C.V., una casa de bolsa en México, desde 2021. También ha sido miembro del órgano de gobierno de la Universidad Iberoamericana, A.C., su alma mater, desde 2012, y consejero del Club de Banqueros en la Ciudad de México, desde 2013. Es también miembro fundador y consejero de Prestanómico, S.A.P.I. de C.V., una Fintech especializada en el servicio “lending as a service”, desde 2016. Anteriormente, el El Sr. de Arrigunaga fue asesor sénior del Fondo de Plan de Inversión de Pensiones de Canadá (Canada Pensión Plan Investment Fund) de 2019 a 2022, y de Lazard México, un asesor financiero de 2017 a 2023. El Sr. de Arrigunaga también fue el presidente de la Asociación de Bancos de México de 2013 a 2014. Fue el director general de Citi Banamex, un banco mexicano, de 2010 a 2014, en donde también desempeñó otros cargos seniors. Fue miembro del comité de administración de Citigroup de 2011 a 2014. Antes de ingresar a Citi Banamex, el Sr. de Arrigunaga fue el embajador mexicano en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (“OCDE”) en París, Francia. Antes de desempeñar el cargo en la OCDE, tenía una carrera de 15 años en el Banco de México donde desempeñó diversos cargos, incluyendo director de regulación y director jurídico. Desempeñó un papel fundamental en el diseño, preparación y debates con el congreso para que la reforma que otorga independencia al Banco de México pasara. El Sr. de Arrigunaga también fue el encargado del proyecto de la implementación de la sustitución de la unidad monetaria, que eliminó tres ceros a la moneda. Fue uno de los seis miembros de la delegación gubernamental, liderada por el secretario de hacienda, responsable de la negociación del paquete de			

recate de la economía mexicana con el Departamento de Tesoro de EE.UU. durante la crisis macroeconómica de 1995. Ha sido miembro del consejo de administración y diversos comités e instituciones, incluyendo la Bolsa Mexicana de Valores de 2008 a 2010, Grupo Financiero Banamex, S.A. de C.V. de 2010 a 2014, Casa de Bolsa Accival, S.A. de C.V. de 2010 a 2014, y de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores de 1993 a 1997. Adicionalmente, desde 2008, el Sr. de Arrigunaga ha sido miembro del comité consultivo de asociaciones sin fines de lucro, Fundación Haciendas del Mundo Maya, una fundación que adopta el desarrollo de la comunidad en la Península de Yucatán, La Vaca Independiente, una asociación dedicada a la educación y conservación del medioambiente. Es miembro fundador y fue presidente del órgano de gobierno del Museo Interactivo de Economía (MIDE) entre 2006 y 2010. El Sr. de Arrigunaga es licenciado en derecho por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México y cuenta con una maestría en derecho (LLM) en derecho corporativo y finanzas por la Universidad de Columbia en Nueva York.

de la Calle Pardo Luis Fernando Gerardo			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
Si		Si	No
Otros			
NO			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente del Comité de Auditoría y Prácticas Societarias	No aplica	0.0126

Información adicional

Luis de la Calle Pardo. El Sr. de la Calle ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. Actualmente, es miembro de nuestro comité de auditoría y gobierno corporativo desde 2005. El Sr. de la Calle fundó De la Calle, Madrazo, Mancera, S.C., una firma de consultoría que se especializa en economía, procesos regulatorios y comercio internacional en 2004 y ha sido el socio administrador desde su fundación. El Sr. de la Calle también ha sido miembro del consejo de administración de Corporación Inmobiliaria Vesta (BMV: VESTA) desde 2012. Fue miembro del consejo de administración de la Comisión Federal de Electricidad entre 2015 y 2022, y se desempeñó como presidente de su comité de auditoría en varias ocasiones. Además, el Sr. de la Calle previamente mantuvo los siguientes cargos: presidente del grupo de Latinoamérica de Hill & Knowlton Strategies entre 2011 y 2012; director no ejecutivo del Instituto Mexicano para la Competitividad; entre 2002 y 2021; vicepresidente del Comité Bilateral México-EE.UU. del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior entre 2003 y 2016; vicepresidente del Comité de Inversión y Comercio Internacional de la Cámara de Comercio Internacional entre 2009 y 2016; director no ejecutivo de Grupo Modelo entre 2005 y 2013 y miembro del grupo de trabajo independiente para Norteamérica del Consejo de Asuntos Internacionales, el Consejo Canadiense de Directores y el Consejo Mexicano de Asuntos Internacionales en 2005. Antes de trabajar en el sector privado, el Sr. de la Calle fue subsecretario de negociaciones de comercio internacional en la Secretaría de Economía entre 1999 y 2002; secretario de Asuntos Comerciales en la Embajada de México en Washington, D.C. entre 1994 y 1988, y también trabajó en el Banco Mundial entre 1989 y 1994. El Sr. de la Calle es Licenciado en Economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, o ITAM, y obtuvo la Maestría y el Doctorado en Economía por la Universidad de Virginia.

Moak Donald Lee			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
Si	Si	No	
Otros			
Comité de Seguridad			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente del Comité de Seguridad	No aplica	0.0153
Información adicional			

Información adicional

Donald Lee Moak. El Sr. Moak ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Actualmente, es el presidente del comité de seguridad y miembro de nuestro comité de auditoría y gobierno corporativo. Como experto en seguridad aeronáutica, política gubernamental y laboral, el Sr. Moak fungió como miembro del Comité Consultivo de Drones (Drone Advisory Committee), o DAC de la FAA, entre 2020 y 2024, y fue copresidente del comité especial del DOT para revisar el proceso de certificación de aeronaves de la FAA entre 2019 y 2020. El Sr. Moak fue miembro de la junta de gobernadores del Servicio Postal de los EE.UU., desde 2019 a 2023, el presidente de su comité de gobierno corporativo y miembro de su comité de auditoría y finanzas. El Sr. Lee Moak fue el presidente del Delta Airline Pilots desde 2005 a 2010 y supervisó la fusión e incorporación con Northwest Airlines en 2008. Fue el director general y presidente de Air Line Pilots Association International, o ALPA, de 2010 a 2014. El Sr. Moak también estuvo en el Consejo Consultivo de Administración (Management Advisory Council), o MAC de la FAA, entre 2013 y 2017. Fue miembro del Consejo Ejecutivo de la Federación Americana del Trabajo y Congreso de Organizaciones Industriales (American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations), o AFL-CIO, entre 2011 y 2015, y el presidente del Comité de Supervisión Financiera del AFL-CIO de 2011 a 2015. También estuvo en el Comité Asesor de la Próxima Generación (Next Generation Advisory Committee) de la FAA de 2010 a 2014. El Sr. Moak también ha sido miembro del consejo de administración del Club de Aviación Internacional de Washington (International Aviation Club of Washington). Previamente, el Sr. Moak fue piloto de combate en el Cuerpo de Infantería de Marina, y graduado de la Escuela Naval de Armas de Combate “Topgun” y capitán para las aeronaves B-767 de Delta. El Sr. Lee Moak tiene una licenciatura por la Universidad de West Florida.

Vilches Martínez Jorge Andrés					
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)			
Hombre		Propietario			
Participa en comités [Sinopsis]					
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
Si		Si		Si	
Otros					
Comité de Seguridad, Comité Ejecutivo					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación		Tipo de asamblea			
2025-04-30		Ordinaria Anual			
Periodo por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Miembro del Consejo de Administración		No aplica	0.0112
Información adicional					
Jorge Andrés Vilches Martínez. El Sr. Vilches ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Actualmente, es miembro de nuestro comité de seguridad y de nuestro comité de auditoría y prácticas societarias. El Sr. Vilches actualmente es el socio administrativo de Vilmarconsult Asesores. Ha sido socio de Renaissance Executive Forums, con experiencia en la industria de turismo y hospitalidad. Ha sido miembro asesor del consejo de administración de Bridge What desde 2022. El Sr. Vilches se desempeñó como vicepresidente de aerolíneas con Sabre Technologies (NASDAQ-GS: SABR), entre 2017 y 2020, y fue director comercial de Alitalia entre 2016 a 2017. Previamente, el Sr. Vilches desempeñó los cargos de presidente y director general de Grupo Pullmantur entre 2014 y 2016; encabezó la unidad de negocios de larga distancia de LATAM entre 2012 y 2014; y fue director general de LAN Perú desde 2007 hasta 2012 y de LAN Express de 2006 hasta 2007. También fue analista de negocios, asociado y asociado senior en A.T. Kearny Management Consultants entre 1998 y 2004. El Sr. Vilches es ingeniero industrial por la Pontificia Universidad Javeriana, y tiene una maestría en administración de empresas por la Escuela de Negocios de la Universidad de Michigan.					

Patrimoniales [Miembro]

Borrego y Marrón Andrés		
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)
Hombre		Propietario
Participa en comités [Sinopsis]		
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
No	No	No
Otros		
NO		
Designación [Sinopsis]		

Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Miembro del Consejo de Administración	No aplica	0
Información adicional			
Andrés Borrego y Marrón. El Sr. Borrego ha sido miembro de nuestro consejo desde 2022. Desde diciembre 2023, el Sr. Borrego ha fungido como el Director General y co-administrador de cartera de Catena Activos Alternativos, una sociedad de reciente creación que fue establecida por el Sr. Borrego y miembros del equipo directivos del negocio de gestión de activos de Credit Suisse Mexico por la escisión de los fondos gestionados por dicho equipo. Previo a Catena Activos, el Sr. Borrego fungió como miembro del consejo de administración de Agile Thought, Inc. (NASDAQ: AGIL) desde agosto de 2021, y de Legacy AT, entre 2017 y 2021. El Sr. Borrego ha sido el director general y co-administrador de cartera de los Fondos de Oportunidades de Crédito de México desde 2012, y fue el jefe del negocio de administración de activos de Credit Suisse en México. Como director general y el administrador de cartera de los fondos de Oportunidades de Crédito de México, el Sr. Borrego prestó servicios en el consejo de varias sociedades de la cartera públicas y privadas. De 2009 a 2011, el Sr. Borrego fue el jefe adjunto del negocio de Mercados Emergentes de Credit Suisse dentro del área de Ingresos Fijos para América Latina (excluyendo Brasil) y fue el Director de País para Credit Suisse en México. El Sr. Borrego obtuvo el título en Ingeniería Industrial por la Universidad Iberoamericana en la Ciudad de México.			

Cosío Pando Antonio			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		Si
Otros			
NO			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente del Comité de Nominaciones y Compensaciones, Miembro del Consejo de Administración	No aplica	0.5375
Información adicional			
Antonio Cosío Pando. El Sr. Cosío ha estado en nuestro consejo de administración desde 2007. El Sr. Cosío también es presidente de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. El Sr. Cosío actualmente es miembro del consejo de administración de Corporación Actinver (BMV: ACTINVRB) desde 2010, Kimberly Clark, S.A.B. de C.V., Grupo Sanborns (BMV: GSANBORN) desde 2013, America Móvil (BMV: AMX) desde 2015, Carso Infraestructura y Construcción CICSA, S.A. de C.V., Inmuebles Carso S.A.B. de C.V., y Grupo Financiero Inbursa (BMV: GFINBUR) desde 2018 y es miembro del comité técnico de Fibra SOMA. El Sr. Cosío es miembro del consejo de administración de Grupo Financiero Inbursa y presidente del comité de auditoría, vicepresidente y director general de Grupo Hotelero Brisas, vicepresidente de La Suiza S.A. de C.V., y miembro del consejo y del comité de auditoría de Teléfonos de México (BMV: TELMEX), miembro del consejo de administración de Corp Moctezuma (BMV: CMOCTEZ), miembro del consejo de administración de Grupo Carso (BMV: GCARSO), y miembro del consejo de administración de Sanluis Corporation (actualmente conocida como Rassini, S.A.B. de C.V.).			

Diez Morodo Valentín			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No	No		No
Otros			
NO			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Miembro del Consejo de Administración	No aplica	0.7511

Información adicional

Valentín Díez Morodo. El Sr. Díez Morodo ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. Es el presidente y director general de Consorcio Empresarial Dimova, S.A. de C.V.; presidente del consejo de Consorcio Dimova España, S.L.; presidente de Deportivo Toluca Fútbol Club, A.C.; presidente de Grupo Nevadi Internacional, S.A. de C.V.; y presidente de Nilaya Properties, S.L. (la entidad propietaria de Rosewood Villa Magna Hotel en Madrid). Asimismo, funge como miembro del consejo de administración de Zara México, S.A. de C.V.; Grupo Dine, S.A.B. de C.V. (BMV: DINE); Grupo Kuo, S.A.B. de C.V. (BMV: KUO), y del Instituto de Empresa, Madrid. Es el presidente del consejo asesor de Grupo Modelo, S.A. de C.V., miembro de Ab InBev Group (BMV: ANB) y vicepresidente y miembro del comité de compensaciones de Kimberly Clark de Mexico, S.A.B. de C.V. (BMV: KIMBER). El Sr. Díez Morodo es el presidente de los Consejo Consultivos Regionales de Banco Nacional de México, S.A.; presidente honorario del Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología, o COMCE, y funge como presidente del Comité Bilateral México-España de la COMCE. Es el presidente del Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C., o el IMCO, y presidente del consejo de asociados de la Universidad Iberoamericana. El Sr. Díez Morodo también mantiene los siguientes cargos: miembro del Consejo Mexicano de Negocios, o el CMN; y presidente de la Fundación de la Casa de México en España. El Sr. Díez Morodo es el presidente de la Fundación Díez Morodo; presidente de la Fundación Nemesio Díez (España); vicepresidente de Fundación Maelva y miembro de la Fundación Museo del Prado. El Sr. Díez Morodo es Licenciado en Administración de Empresas por la Universidad Iberoamericana y obtuvo un posgrado en mercadeo, ventas y administración de personal por la Universidad de Michigan.

Esteve Recolons Jorge C.

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Hombre		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
Comité de Seguridad							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación			Tipo de asamblea				
2025-04-30			Ordinaria Anual				
Período por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
1 año		Miembro del Consejo de Administración		No aplica		0.1939	

Información adicional

Jorge Esteve Recolóns. El Sr. Esteve ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2007. El Sr. Esteve es miembro de nuestro comité de seguridad. Ha sido accionista y miembro del comité ejecutivo de ECOM Agroindustrial, comerciante líder mundial de productos básicos de la industria agropecuaria y administración de la cadena de suministro sustentable. El Sr. Esteve ha sido el presidente de Grupo IAMSA desde 1997. El Sr. Esteve también ha sido miembro de CMN desde 2010, donde actualmente es vicepresidente y es responsable del comité de relaciones internacionales. El Sr. Esteve ha sido miembro del consejo de administración de diversas compañías y organizaciones sin fines de lucro, incluyendo las siguientes: Telmex desde 2022, Grupo Real Turismo desde 2000 y el Consejo de Conservación para América Latina desde 2014. El Sr. Esteve tiene una licenciatura en administración de negocios de la Universidad Anáhuac en la Ciudad de México, y tiene una Maestría (MBA) por la Escuela de Administración Kellogg.

Hauenstein Glen William

Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)					
Hombre		Propietario					
Participa en comités [Sinopsis]							
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación			
No		No		No			
Otros							
Comité Ejecutivo							
Designación [Sinopsis]							
Fecha de designación			Tipo de asamblea				
2025-04-30			Ordinaria Anual				
Período por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)	
1 año		Miembro del Consejo de Administración		No aplica		0	

Información adicional

Glen William Hauenstein. El Sr. Hauenstein ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. El Sr. Hauenstein también es miembro de nuestro comité ejecutivo y de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. Se unió a Delta (NYSE: DAL) en 2005 y ha sido su presidente desde 2016. Como presidente de Delta, supervisa a un equipo responsable de las estrategias de redes, gestión de ingresos, y estrategias de lealtad, y ventas globales, carga e inmuebles corporativos. El Sr. Hauenstein también fue vicedirector general de Alitalia Società Aerea Italiana, o Alitalia, entre 2003 y 2005, en el doble cargo como director comercial y director de operaciones. Antes de unirse a Alitalia en 2003, el Sr. Hauenstein fue el vicepresidente sénior de la red para Continental Airlines (anteriormente NYSE: CAL), en donde fue responsable de la planeación y ejecución de las estrategias de administración de horarios, flotas, precios e ingresos de la aerolínea. Se unió a Continental Airlines en 1987 como contralor internacional. El Sr. Hauenstein es Licenciado en Finanzas por la Universidad Stetson.

Ignashchenko Bogdan			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría		Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación
No		No	No
Otros			
NO			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación		Tipo de asamblea	
2025-04-30		Ordinaria Anual	
Período por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Miembro del Consejo de Administración	No aplica	0
Información adicional			
Bogdan Ignashchenko. El Sr. Ignashchenko ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. Ha sido socio en Apollo (NYSE: APO), con sede en la ciudad de Nueva York, desde 2011. El Sr. Ignashchenko también es miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Jewel HoldCo S.a.r.l. desde 2018; Novolex desde 2022; Donlen desde 2021 y Athene Holding Ltd. (NYSE: ATHS) desde 2024. Previamente, el Sr. Ignashchenko fue miembro del consejo de administración de Tranquilidade, una compañía de seguros portuguesa, entre 2017 y 2020. Antes de unirse a Apollo, el Sr. Ignashchenko trabajó en la división de la banca de inversión de Credit Suisse de 2009 a 2011. El Sr. Ignashchenko es Licenciado en Economía por la Escuela Wharton de la Universidad de Pensilvania.			

Munfakh Antoine George			
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)	
Hombre		Propietario	
Participa en comités [Sinopsis]			
Auditoría	Prácticas Societarias	Evaluación y Compensación	
No	No	Si	
Otros			
Comité Ejecutivo			
Designación [Sinopsis]			
Fecha de designación	Tipo de asamblea		
2025-04-30	Ordinaria Anual		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año	Miembro del Consejo de Administración	No aplica	0
Información adicional			
Antoine George Munfakh. El Sr. Munfakh ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2022. El Sr. Munfakh también es miembro de nuestro comité ejecutivo y de nuestro comité de nominaciones y compensaciones. El Sr. Munfakh ha sido socio en Apollo desde 2008, especializado en inversiones en aviación, industria, transportación y logística. Actualmente, el Sr. Munfakh funge como miembro del consejo de administración de: Barnes Group (NYSE: B), Evri Holdings Inc. (NYSE: EVRI), Atlas Air, Maxim Crane Works y Apollo Education Group. El Sr. Munfakh también ha sido miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Atlas Air Worldwide Holdings, Inc. desde 2023; Volotea Airlines desde 2018, Blume Global Inc. desde 2019, Apollo Education Group desde 2017 y Maxim Crane Works desde 2016. El Sr. Munfakh fue miembro del consejo de administración de las siguientes compañías: Blume Global Inc. de 2019 a 2023; Sun Country Airlines (NASDAQ: SNCY), desde 2018 a 2022, Direct ChassisLink Inc., desde 2019 a 2022, Swissport, de 2020 a 2021, CH2M Hill, de 2015 a 2017, y McGraw-Hill Education, de 2013 a 2020. Previamente, fue			

asociado en Court Square Capital Partners, entre 2006 y 2008, y analista en J.P. Morgan Chase and Co. (NYSE: JPM). El Sr. Munfakh es Licenciado en Economía por la Universidad Duke. El Sr. Munfakh fue incluido por la revista M&A Advisor en su noveno Reconocimiento de Líderes Emergentes anual en 2018, y por Private Equity International en la lista de Líderes del Futuro 40, en 2021.

Tricio Haro Eduardo				
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)		
Hombre		Propietario		
Participa en comités [Sinopsis]				
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación
No		No		No
Otros				
Comité Ejecutivo				
Designación [Sinopsis]				
Fecha de designación		Tipo de asamblea		
2025-04-30		Ordinaria Anual		
Periodo por el cual fueron electos	Cargo	Tiempo laborando en la Emisora (años)		Participación accionaria (en %)
1 año	Presidente del Comité Ejecutivo	No aplica		2.0014
Información adicional				
Eduardo Tricio Haro. El Sr. Tricio Haro ha sido miembro de nuestro consejo de administración desde 2008. El Sr. Tricio Haro también es presidente de nuestro comité ejecutivo. Ha sido el presidente del consejo de administración de Grupo LALA (BMV: LALA B) y de Grupo Industrial Nuplen. También has sido miembro del consejo de administración de Grupo Televisa (NYSE: TV) desde 2012, Orbia (OTCMKTS: MXCHF) desde 2008, Banamex desde 2008 y Aura Solar desde 2013, así como miembro del consejo de administración de la Bolsa Mexicana de Valores, el Grupo Porres y del Grupo Industrial Saltillo. Ha presidido la Fundación LALA y la Superación Excelencia y Resultados, o SER, que se centra en llevar educación de calidad a niños de comunidades en desventaja económica. También es miembro de los siguientes consejos de administración: Hospital Infantil Federico Gómez desde 2008, el Consejo Mexicano de Negocios, la Fundación del Príncipe de Asturias, y del Instituto Tecnológico de Monterrey (ITESM). Ha sido miembro del ITESM desde 2000, así como de otras asociaciones industriales y organizaciones sociales y filantrópicas. El Sr. Tricio Haro también es productor lechero, y es ingeniero agrónomo por el ITESM.				

Directivos relevantes [Miembro]

Conesa Labastida Andrés					
Sexo		Tipo de Consejero (Propietario/Suplente)			
Hombre		Propietario			
Participa en comités [Sinopsis]					
Auditoría		Prácticas Societarias		Evaluación y Compensación	
No		No		No	
Otros					
Comité Ejecutivo, Comité de Seguridad					
Designación [Sinopsis]					
Fecha de designación		Tipo de asamblea			
2025-04-30		Ordinaria Anual			
Período por el cual fueron electos		Cargo		Tiempo laborando en la Emisora (años)	Participación accionaria (en %)
1 año		Miembro del Consejo de Administración, Director General		20	0.637
Información adicional					
Andrés Conesa Labastida. El Dr. Conesa es nuestro Director General desde 2005 y es miembro del Consejo de Administración desde 2004. También es miembro de nuestro Comité Ejecutivo y Comité de Seguridad. En 2023, el Dr. Conesa fue nombrado Presidente de la alianza SkyTeam. Además, ha sido miembro del Consejo de Administración de Sempra (NYSE: SRE) desde 2017 y fue Presidente y miembro del Consejo de Administración de Cintra entre 2003 y 2005. El Dr. Conesa fue Presidente del Consejo de la IATA durante el período de 2015 y Presidente del Comité Ejecutivo de ALTA entre 2013 y 2015. También fue miembro del Consejo de IENOVA del 2013 al 2017, así como miembro del Consejo de la Bolsa Mexicana de Valores, del 2006 al 2007. Anteriormente se desempeñó como miembro de los siguientes Consejos de Administración: SkyTeam, Aeromexpress y Aeroméxico Servicios. El Dr. Conesa ha ocupado diversas					

posiciones en la administración federal, incluido el de Director General de Planeación Hacendaria y Jefe de la Unidad de Crédito Público, de 2003 a 2004, y Director General de Asuntos Hacendarios Internacionales de la Secretaría de Hacienda, de 1998 a 2000, y Coordinador de Asesores, de 1997 a 1998, del Subsecretario de Hacienda y Crédito Público de México. El Dr. Conesa tiene una licenciatura en economía por el Instituto Tecnológico Autónomo de México, o ITAM, y un doctorado en economía del Instituto Tecnológico de Massachusetts, o MIT. El Dr. Conesa ha recibido becas por parte de Fullbright y Ford MacArthur. En 1997, el Dr. Conesa recibió el Premio Nacional de Economía, otorgado por Banamex.

Porcentaje total de hombres como directivos relevantes: 85.7

Porcentaje total de mujeres como directivos relevantes: 14.3

Porcentaje total de hombres como consejeros: 100

Porcentaje total de mujeres como consejeros: 0

Cuenta con programa o política de inclusión laboral: Si

Descripción de la política o programa de inclusión laboral

La Política de Diversidad, Equidad e Inclusión de Grupo Aeroméxico refuerza nuestro compromiso con un entorno laboral inclusivo, respetuoso y libre de discriminación, garantizando igualdad de oportunidades para todas las personas y fomentando la equidad de género, la creación de espacios seguros para la comunidad LGBTQ+, la accesibilidad para personas con discapacidad y la integración de distintas generaciones.

Accionistas de la empresa [Sinopsis]

Accionistas beneficiarios de más del 10% del capital social de la emisora [Miembro]

Air Lines Inc. Delta	
Participación accionaria (en %)	20
Información adicional	

Apollo	
Participación accionaria (en %)	20.0207
Información adicional	

Accionistas que ejerzan control o poder de mando[Miembro]

Tricio Haro Eduardo	
Participación accionaria (en %)	2.0014
Información adicional	

Diez Morodo Valentin	
Participación accionaria (en %)	0.7511
Información adicional	

Cosio Pando Antonio	
---------------------	--

Participación accionaria (en %)	0.5375
Información adicional	
Esteve Recolons Jorge C.	
Participación accionaria (en %)	0.1939
Información adicional	
Fideicomiso Banco Actinver, S.A., F/5292	
Participación accionaria (en %)	5.9045
Información adicional	

Accionistas que ejerzan influencia significativa [Miembro]

NA	
Participación accionaria (en %)	
Información adicional	

Estatutos sociales y otros convenios:

d) Estatutos sociales y otros convenios

Capital Social en Circulación

Durante los tres últimos ejercicios sociales, el capital social de la Emisora fue modificado mediante ciertos acuerdos adoptados en la asamblea general ordinaria y extraordinaria de la Sociedad de fecha 14 de enero de 2022, mediante la cual se aprobó:

- (i) la cancelación de 83,730,300 (ochenta y tres millones setecientos treinta mil trescientas) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal que la Sociedad mantenía en tesorería;
- (ii) realizar un aumento en la parte variable del capital social de la Sociedad por el monto de \$86,875,921,637.83 (ochenta y seis mil ochocientos setenta y cinco millones novecientos veintiún mil seiscientos treinta y siete pesos 83/100 M.N.) y la consecuente emisión de 682,119,110,880,207 (seiscientos ochenta y dos billones ciento diecinueve mil ciento diez millones ochocientos ochenta mil doscientas siete) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, el cual fue suscrito mediante la capitalización de ciertos pasivos de la Emisora, así como las aportaciones realizadas por ciertos accionistas de la Sociedad, en términos del plan de reestructura;
- (iii) la emisión de 68,211,979,300,000 (sesenta y ocho billones doscientas once mil novecientas setenta y nueve millones trescientas mil) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal, mismas que fueron mantenidas en la tesorería de la Sociedad; y
- (iv) llevar a cabo la concentración (*split inverso*) de la totalidad de las acciones representativas del capital social de la Sociedad, utilizando como factor de conversión el de 1 (una) acción nueva por cada 5,000,000 (cinco millones) de acciones entonces existentes, en el entendido que el capital social fijo de la Sociedad estará representado por 5,000 (cinco mil) acciones ordinarias, serie única, nominativas, sin expresión de valor nominal.

El 7 de septiembre de 2023, nuestros accionistas aprobaron, entre otros, llevar a cabo la inscripción en el RNV de nuestras acciones, sin que al efecto medie oferta pública, así como el listado de las mismas en la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V, así como adoptar el régimen legal aplicable a una sociedad anónima bursátil y reformar íntegramente los estatutos sociales de Grupo Aeroméxico, sujeto a la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes; el 13 de diciembre de 2023, nuestros accionistas resolvieron, entre otros, ratificar los acuerdos adoptados mediante la asamblea general extraordinaria de accionistas de fecha 7 de septiembre de 2023 a efecto de adoptar la modalidad de sociedad anónima bursátil, así como la consecuente reforma integral a los estatutos de la Emisora, sujeto a la obtención de las autorizaciones regulatorias correspondientes; y el 30 de abril de 2024, nuestros accionistas resolvieron aprobar, entre otros, la reforma integral a los estatutos sociales a fin de adoptar el régimen de sociedad anónima bursátil, previa aprobación de la DGIE y sujeto a la autorización de la CNBV.

De igual forma, mediante la asamblea general extraordinaria de accionistas celebrada el 13 de diciembre de 2023, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$4,736,639,856.48 (cuatro mil setecientos treinta y seis millones seiscientos treinta y nueve mil ochocientos cincuenta y seis pesos 48/100 M.N.), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$85,673,532,699.15 (ochenta y cinco mil seiscientos setenta y tres millones quinientos treinta y dos mil seiscientos noventa y nueve pesos 15/100 M.N.).

Posteriormente, mediante la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 25 de julio de 2024, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$7,508,420,001.00 (siete mil quinientos

ocho millones cuatrocientos veinte mil un pesos 00/100 M.N.), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$78,165,112,698.15 (setenta y ocho mil ciento sesenta y cinco millones ciento doce mil seiscientos noventa y ocho pesos 15/100 M.N.).

Mediante la asamblea general ordinaria de accionistas celebrada el 29 de noviembre de 2024, los accionistas de la Sociedad aprobaron un reembolso de capital y la consecuente disminución del capital social en su parte variable por un monto de \$8,239,952,554.01 M.N. (ocho mil doscientos treinta y nueve millones novecientos cincuenta y dos mil quinientos cincuenta y cuatro pesos 01/100, moneda nacional), por lo que, a dicha fecha, el capital social de la Sociedad en su parte variable equivale a un monto total de \$69,925,184,005.83 (sesenta y nueve mil novecientos veinticinco millones ciento ochenta y cuatro mil cinco pesos 83/100, moneda nacional).

Posterior a los cambios anteriormente mencionados, el capital social de la Sociedad quedó integrado de la siguiente manera:

	Número de Acciones
Acciones en circulación.....	136,423,959
Acciones de tesorería.....	13,642,396
Total de Acciones.....	150,066,355

Considerando que somos una sociedad anónima bursátil de capital variable, nuestro capital social tiene una parte fija y una parte variable. Nuestro capital social es la cantidad de \$78,165,136,559.83, integrado por (i) un capital mínimo fijo de \$23,861.68, representados por 5,000 acciones, nominativas, sin valor nominal, y (ii) una parte variable de \$78,165,112,698.15, representado por 150,061,355 acciones, nominativas, sin valor nominal. Por lo anterior, nuestro capital social está conformado por 150,066,355 acciones, de las cuales 13,642,396 son acciones de tesorería y 136,423,959 son acciones en circulación, y que se encuentran totalmente pagadas. Nuestro capital social para efectos de la Ley de Inversión Extranjera, está representado por acciones especiales, en una sola serie, nominativas, sin valor nominal.

Los inversionistas extranjeros no podrán mantener en ningún caso más del 90% de nuestro capital social en circulación. En todo momento, al menos el 10% del total de nuestras acciones en circulación deberá ser propiedad de inversionistas mexicanos. De conformidad con la Ley de Inversión Extranjera, “inversión mexicana” consiste en una inversión realizada por un inversionista mexicano, que incluye (i) personas físicas mexicanas, (ii) personas morales con cláusula de exclusión de extranjeros o con una mayoría de inversión mexicana y controladas por inversión mexicana, o (iii) vehículos (tales como fideicomisos) con una mayoría de inversión mexicana o beneficiarios mexicanos.

De conformidad con nuestros estatutos, la “inversión extranjera” consiste en una inversión mantenida por cualquier persona física o moral que no se considere inversionista mexicano, incluyendo, sin limitación, entidades mexicanas con mayoría de inversión extranjera o controladas por inversión extranjera y personas morales extranjeras sin personalidad jurídica.

Registro y Transmisión de Acciones

Nuestras acciones están representadas por títulos de acciones registrados. Nuestros accionistas pueden mantener acciones mediante registro con las instituciones que actúen como custodios y mantengan cuentas con la institución para el depósito de valores, S.D. Indeval Institución para el Depósito de Valores, S.A. de C.V., o Indeval. Mantenemos un registro de acciones, y sólo (i) las personas listadas en dicho registro de acciones que posean títulos emitidos a su nombre como tenedores registrados o (ii) las personas que posean acciones a través de instituciones que mantengan cuentas en Indeval serán reconocidas como nuestros accionistas.

De conformidad con la legislación mexicana, cualquier transmisión de acciones debe ser registrada en nuestro registro de acciones o a través de anotaciones en cuenta que puedan ser rastreadas desde nuestro registro de acciones a los registros de Indeval.

Aceptación del Contenido de Nuestros Estatutos Sociales

Nuestros estatutos sociales establecen que todo tenedor de una o más acciones representativas de nuestro capital social, acepta las disposiciones contenidas en los estatutos sociales, las reformas o modificaciones que se hagan a dichos estatutos sociales, así como de las resoluciones adoptadas en las asambleas generales de accionistas y por el consejo de administración.

Reformas a los Estatutos Sociales respecto a las Acciones y Derechos de Preferencia debido a Aumentos en el Capital Social

Cualquier aumento o disminución en la parte fija o variable de las acciones debe ser aprobado por la mayoría de los accionistas presentes en una asamblea general extraordinaria o en una asamblea general ordinaria de accionistas debidamente convocada, respectivamente. En el caso de un aumento de capital social (excepto por la reventa de las acciones de tesorería como resultado de recompras de acciones realizadas conforme a la LMV y la regulación aplicable, las acciones que sean objeto de ofertas públicas conforme a la LMV, las acciones emitidas respecto a valores convertibles aprobados por los accionistas, las acciones emitidas respecto a fusiones, y otras excepciones limitadas establecidas en nuestros estatutos sociales, tales como aumentos en especie en el capital social o los casos de colocación por nuestro consejo de administración, sin que sea aplicable el derecho de suscripción preferente), los accionistas tienen el derecho a suscribir y pagar las nuevas acciones emitidas como resultado de tal aumento, en proporción a su tenencia a la fecha correspondiente. De conformidad con nuestros estatutos sociales y la LMV, la asamblea general de accionistas podría delegar en nuestro consejo de administración la facultad de aumentar nuestro capital social y determinar los términos de la suscripción de las acciones, incluyendo la exclusión del derecho de preferencia para suscribir nuevas acciones con motivo de aumentos de capital, en el entendido, en todo momento, se cumplan los requisitos establecidos en la Ley de Inversión Extranjera.

Nuestros estatutos sociales también establecen que una o varias operaciones realizadas por una persona o grupo de personas para que directa o indirectamente adquieran el 2.5% o más de nuestras acciones en circulación, requieren la previa aprobación de nuestro consejo de administración. Además, conforme a nuestros estatutos sociales y la Ley de Inversión Extranjera, (i) la inversión extranjera no puede representar más del 90% de nuestro capital social, (ii) los inversionistas extranjeros no podrán votar más del 49% de las acciones con derecho a voto propiedad de inversionistas mexicanos representadas en la asamblea de accionistas y las Acciones remanentes de las que sean titulares inversionistas extranjeros que excedan de dicho umbral serán consideradas votadas (y sus votos se considerarán emitidos) en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los inversionistas mexicanos, incluso si la tenencias de los inversionistas extranjeros exceden del umbral del 49% y, como resultado, los inversionistas extranjeros no pueden ejercer control sobre nosotros, (iii) acciones mantenidas por inversionistas mexicanos deben de representar al menos el 10% de nuestras acciones en circulación en todo momento, y (iv) los inversionistas mexicanos que mantengan dicho 10% de acciones debe efectivamente ejercer control sobre nosotros. La persona o grupo de personas que adquieran el 2.5% o más de nuestras acciones en circulación (o las acciones de nuestras subsidiarias y afiliadas) sea o incluye a uno de nuestros competidores, se requerirá la previa aprobación de cuando menos el 75% del total de los miembros de nuestro consejo de administración desprovistos de conflictos de interés, y de dos terceras partes de los accionistas. Adicionalmente, se requiere la previa autorización de nuestro consejo de administración para celebrar cualquier convenio, contrato u otro acto con el objeto de establecer mecanismos o acuerdos de asociación de voto para su ejercicio en una o varias asambleas de accionistas, cuando el número de votos agrupados sea igual o mayor al 2.5% de nuestras acciones, en el entendido que ningún acuerdo aprobado por el consejo de administración de la Sociedad podrá tener como consecuencia que (i) la inversión extranjera o neutra tenga el control de la Sociedad, (iii) la inversión extranjera vote acciones por encima del 49% del voto correspondiente a las acciones con derecho a voto propiedad de inversionistas mexicanos representadas en la asamblea de accionistas (y cualquier porcentaje por encima del umbral del 49% será registrada y se considerará votada en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los inversionistas mexicanos). Cualquier adquisición de las acciones en contravención de los procedimientos antes descritos dará como resultado que el comprador no tenga derechos de voto respecto a las acciones adquiridas (pero mantendrá los derechos económicos). No se inscribirá ninguna transmisión en contravención de dichas disposiciones en el libro de registro de acciones. Cualquier solicitud respecto de los temas anteriores se considerará negada, si nuestro consejo de administración no responde dentro de un plazo de 90 (noventa) días.

Las personas o grupos de personas que pretendan adquirir las acciones (ya sea directa o indirectamente) que resulte en la titularidad del 30% o más de las acciones en circulación, estarán obligados a presentar una oferta pública de adquisición por el 100% de nuestras acciones en circulación. De conformidad con las disposiciones de nuestros estatutos sociales, las entidades que controlamos directa o indirectamente no podrán tener el derecho a adquirir, ya sea de manera directa o indirecta, acciones u otros instrumentos negociables que representen las acciones.

Adicionalmente, cualquier reforma a nuestros estatutos sociales debe ser aprobada por (i) en primera instancia, el voto favorable de dos terceras partes de los miembros de nuestro consejo de administración (incluyendo dentro de ese voto favorable a la mayoría de los miembros del consejo nombrados por los accionistas mexicanos) para que, una vez aprobada, dicha reforma sea sometida a la consideración de la asamblea general de accionistas; y (ii) en segunda instancia, el voto favorable de al menos dos terceras partes del total de nuestras acciones en circulación, siempre que cuenten con el voto favorable de la mayoría de las acciones suscritas y pagadas por accionistas mexicanos presentes, ya sea en asamblea ordinaria o extraordinaria de accionistas, sujeto a la obtención de la autorización correspondiente de la Dirección General de Inversión Extranjera.

Cambios en el Capital Social Fijo o Variable

Podemos aumentar o disminuir la parte fija de nuestro capital social mediante una resolución adoptada en una asamblea general extraordinaria de accionistas y la posterior reforma a nuestros estatutos sociales. Podemos aumentar la parte variable de nuestro capital social mediante una resolución adoptada por la asamblea general ordinaria de accionistas, y este proceso no requerirá reformar los estatutos sociales. En ningún caso cualquier aumento o disminución del capital social podrá resultar en la elusión de las limitaciones de tenencia accionaria y de votación establecidas en nuestros estatutos sociales. Debemos registrar los aumentos y disminuciones en la parte fija o variable del capital social en nuestro libro de variaciones de capital.

Derechos de Preferencia

Conforme a nuestros estatutos sociales y la regulación mexicana aplicable, excepto en las circunstancias que se describen más adelante, en caso de un aumento en nuestras acciones, un accionista registrado tiene derecho de preferencia para suscribir un número suficiente de acciones para mantener el porcentaje de su tenencia accionaria. Los derechos de preferencia se deben ejercer dentro del plazo establecido por los accionistas en la asamblea que declare el aumento de capital social, el cual no podrá ser de menor a 15 días contados a partir de la fecha en que se publique el aviso del aumento de capital social a través del sistema electrónico de la Secretaría de Economía.

De conformidad con la legislación mexicana, la asamblea general de accionistas podrá delegar en nuestro consejo de administración la facultad de aumentar nuestro capital social y determinar los términos de la suscripción de las acciones, incluyendo la exclusión del derecho de preferencia para

suscribir nuevas acciones con motivo de aumentos de capital, en el entendido que, en todo momento, se cumplan los requisitos establecidos en la Ley de Inversión Extranjera.

Los derechos de preferencia no se podrán hacer constar mediante un valor independiente ni serán negociables. Los derechos de preferencia son inaplicables en caso de:

- acciones emitidas como resultado de fusiones;
- acciones emitidas debido a la conversión de valores convertibles, cuya emisión haya sido aprobada por los accionistas;
- acciones que sean objeto de una oferta pública conforme a la LMV;
- reventa de las acciones que se tengan en tesorería como resultado de recompras de acciones realizadas en la BMV o de otra forma, en los términos de la LMV;
- casos de colocación por nuestro consejo de administración, sin que sea aplicable el derecho de suscripción preferente; y
- otras circunstancias establecidas en nuestros estatutos sociales, en cualquier momento en el futuro.

Es posible que a los inversionistas extranjeros no le sean otorgados o no sean capaces de ejercer los derechos de preferencia que de otra forma serían aplicables en caso de aumentos futuros en el capital, excepto cuando se cumpla con ciertas condiciones. No estamos obligados a adoptar medida alguna para permitir dicho ejercicio.

Restricciones Aplicables a Inversionistas Extranjeros

Restricciones a la Propiedad conforme a la Ley de Inversión Extranjera

La participación de inversionistas extranjeros en el capital social de sociedades mexicanas comprometidas con ciertas industrias se encuentra regulada por la Ley de Inversión Extranjera y su reglamento. La Secretaría de Economía y la DGIE son responsables de aplicar la Ley de Inversión Extranjera y el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera.

La Ley de Inversión Extranjera limita el porcentaje en el que la inversión extranjera puede participar en las sociedades que realizan ciertas actividades económicas, tales como la prestación del servicio público de transporte aéreo nacional regular. Se entiende por "inversionista mexicano": (1) una persona física de nacionalidad mexicana, o (2) una sociedad mexicana o vehículo (tales como contratos de fideicomiso) que no permita que los inversionistas extranjeros controlen, directa o indirectamente, las acciones en su capital social o, en el caso de otros vehículos tales como contratos de fideicomiso, en los que la mayoría de los beneficios sean para mexicanos. Todos los demás se consideran como inversionistas extranjeros o no mexicanos conforme a las leyes mexicanas. Debido a dichas limitaciones, nuestras acciones confieren derechos a inversionistas extranjeros que consisten en el derecho a asistir a las asambleas de accionistas y votar hasta el 49% del voto de las acciones propiedad de inversionistas mexicanos que sean tenedores de acciones representadas en las asambleas de accionistas que correspondan. Las acciones remanentes que mantengan los inversionistas extranjeros que excedan del 49% del derecho de voto, se consideran como si hubieran sido votadas en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los accionistas mexicanos, incluso si los inversionistas extranjeros mantienen más del 49% del capital social. Las restricciones anteriores limitan de forma sustancial la influencia que los inversionistas extranjeros puedan tener en nuestras decisiones corporativas y, consecuentemente, los inversionistas extranjeros no serán capaces de tener control sobre nuestro gobierno corporativo a través de sus votos en las asambleas de accionistas.

Restricciones a la Inversión Neutra en nuestros Estatutos Sociales

El 30 de marzo de 2011, la DGIE nos autorizó emitir una serie única de acciones, la cual sería considerada como "inversión neutra", por lo tanto, permitiendo a inversionistas extranjeros ser titulares de las acciones, sujetos a las siguientes condiciones: (1) las acciones propiedad de los inversionistas mexicanos deben representar siempre, cuando menos, el 10% de todas las acciones representativas de nuestro capital social; (2) las acciones propiedad de inversionistas extranjeros sólo otorgarán derechos de voto limitados, como se describe en el presente Reporte; (3) el control de la Sociedad, más cuando menos el 10% de las acciones debe, en todo momento, ser mantenido por inversionistas mexicanos; y en ningún caso la "inversión neutra" total puede exceder del 90% de la totalidad de las acciones, y (4) los inversionistas mexicanos deben retener el control para determinar el control administrativo.

Las acciones propiedad de inversionistas extranjeros sólo podrán conferir los siguientes derechos en nuestras asambleas de accionistas:

- ciertos derechos minoritarios, según se describe en "IV. La Emisora; d) Estatutos sociales y otros convenios; Derechos de los Accionistas Minoritarios";
- el derecho a asistir a las asambleas generales ordinarias y extraordinarias y a las asambleas especiales de accionistas (y a votar, sujeto a las limitaciones descritas en este Reporte);
- las acciones mantenidas por inversionistas extranjeros son consideradas como inversión neutra y confieren el derecho a asistir a las asambleas de accionistas y a votar hasta el umbral máximo, individual y total por lo que hace a la totalidad de inversionistas extranjeros representados en la asamblea de accionistas que corresponda, del equivalente al 49% del voto de acciones propiedad de inversionistas mexicanos representadas en la asamblea de accionistas que corresponda, en el entendido que la mayoría de los inversionistas mexicanos

deberán estar presentes en la asamblea de accionistas. Las acciones remanentes que mantengan los inversionistas extranjeros que excedan del 49% del derecho de voto, se consideran como si hubieran sido votadas en el mismo sentido que el voto de la mayoría de los inversionistas mexicanos.

El 22 de marzo de 2024, recibimos la Aprobación Regulatoria de la DGIE para modificar nuestros estatutos con el fin de adoptar el régimen de una S.A.B. de C.V. (sociedad anónima bursátil de capital variable). La Aprobación Regulatoria de la DGIE nos permite proceder con la inscripción en el RNV de nuestra actual serie única de acciones ordinarias.

Asimismo, la Aprobación Regulatoria de la DGIE nos requiere a someter a la aprobación de la DGIE un nuevo proyecto de estatutos con posterioridad a la inscripción en el RNV para, entre otros cambios, reflejar una división y reclasificación de nuestra única serie de acciones ordinarias en tres series separadas de acciones:

- Acciones Serie "A": podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos, otorgarían plenos derechos de voto, y deberán representar cuando menos el 51% de nuestras acciones no neutras en circulación (esto es, nuestras acciones Serie "A" y Serie "B") y cuando menos el 10% del total de las acciones en circulación que representen nuestro capital social neutro y no neutro (esto es, acciones Serie "A", Acciones Serie "B" y acciones serie "N");
- Acciones Serie "B": podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos e inversionistas extranjeros, otorgarían plenos derechos de voto, y podrían representar hasta el 49% de nuestras acciones no neutras en circulación (esto es, nuestras acciones Serie "A" y Serie "B"), en el entendido que el 10% del total de las acciones en circulación deberá ser mantenido por inversionistas mexicanos a través de las acciones Serie "A"; y
- Acciones Serie "N" o "neutras": podrían ser propiedad de inversionistas mexicanos e inversionistas extranjeros, no contarían para efectos de determinar el porcentaje de inversión extranjera en nuestro capital social conforme a la Ley de Inversión Extranjera y representarían el remanente de nuestras acciones en circulación (en el entendido que el 10% del total de las acciones que representen nuestro capital social neutro y no neutro deberá ser mantenido por inversionistas mexicanos a través de las acciones Serie "A"). Las acciones Serie "N" otorgarían plenos derechos económicos, pero no serían libremente votadas (esto es, las acciones Serie "N" se votarían como un solo bloque y en el mismo sentido que el voto correspondiente a la mayoría de las acciones Serie "A" y Serie "B" propiedad de inversionistas mexicanos sea emitido y, sujeto a ciertos derechos de designación conforme a la Ley del Mercado de valores, no otorgarían derechos para designar miembros del consejo de administración o a directivos.

La Aprobación Regulatoria de la DGIE también requiere que, una vez que se lleve a cabo la reclasificación, (i) los inversionistas mexicanos designen y remuevan a la mayoría de los miembros del consejo y de los comités y al presidente del consejo (que tendría voto de calidad) y de cada comité del consejo, (ii) la mayoría de los miembros del consejo designados por los inversionistas mexicanos estén presentes en cada sesión del consejo o de un comité para poder ser instalada, y (iii) todas las decisiones de los accionistas sean aprobadas por la mayoría de los inversionistas mexicanos. A la fecha de este Reporte, el proceso ante la DGIE sigue en curso.

Restricciones de Derechos de Designación

Conforme a nuestros estatutos sociales, siempre debemos ser controlados por inversionistas mexicanos. Como resultado, a fin de cumplir con ciertos requisitos de inversión extranjera de la DGIE, los inversionistas mexicanos tienen el derecho exclusivo de designar a la mayoría de nuestros miembros del consejo de administración. Como resultado, existen limitaciones significativas en los derechos de designación que tienen los inversionistas extranjeros sobre los órganos corporativos clave y sobre la posición corporativa de nuestra compañía.

Competencia en los Juicios Relacionados con Nuestros Estatutos Sociales

Nuestros estatutos sociales establecen que para toda controversia relacionada con la interpretación o cumplimiento con nuestros estatutos sociales se señalan como competentes los tribunales de la Ciudad de México, competentes para conocer del asunto.

Pérdida de Acciones si el Accionista Invoca la Protección de Gobiernos Extranjeros

Conforme a las leyes mexicanas, nuestros estatutos sociales establecen que "los inversionistas extranjeros actuales o futuros de la Sociedad se obligan formalmente con la Secretaría de Relaciones Exteriores y a la Secretaría de Economía a considerarse como nacionales respecto de las acciones de la Sociedad que adquieran o de que sean titulares, así como de los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que la Sociedad sea titular o bien de los derechos y obligaciones que deriven de los contratos con las autoridades mexicanas en que la Sociedad sea parte, y a no invocar por lo mismo, la protección de su gobierno, bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la Nación Mexicana las acciones emitidas por esta Sociedad que hubiesen adquirido." De acuerdo con esta disposición, se considera que un inversionista extranjero ha aceptado no invocar la protección de su gobierno en relación con su inversión en nosotros. Si el accionista invoca dicha protección gubernamental en contravención de este acuerdo, perderá sus acciones a favor del gobierno mexicano. Las leyes mexicanas exigen que dicha disposición sea incluida en los estatutos sociales de todas las sociedades constituidas en México.

Asambleas de Accionistas y Quorum

Conforme a nuestros estatutos sociales, los inversionistas mexicanos deben mantener control sobre nosotros. Los inversionistas extranjeros solo podrán ejercer derechos de voto respecto del umbral máximo equivalente al 49% de las acciones con derecho a voto. Si los accionistas extranjeros adquieren más del 49% de nuestras acciones, se considerará que los derechos de voto con respecto a dichas acciones mantenidas por encima del

umbral del 49% se han votado (y los votos se considerarán emitidos) en el mismo sentido que los votos atribuibles a las acciones de los inversionistas mexicanos. Para efectos de estas limitaciones, el término "inversionistas mexicanos" incluye a personas físicas mexicanas, personas morales mexicanas propiedad o controladas por inversionistas mexicanos y otros vehículos, tales como fideicomisos, que sean propiedad o estén controlados por personas físicas mexicanas o sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros o con mayoría de capital mexicano y controladas por éste.

Nuestras asambleas de accionistas pueden ser ordinarias, extraordinarias y especiales. Las asambleas ordinarias son aquellas que se celebran para tratar cualquier asunto no reservado expresamente a la asamblea extraordinaria, incluyendo la aprobación de nuestros estados financieros anuales y elección de consejeros, así como para la aprobación de cualquier clase de operación celebrada que, en un solo año fiscal, excedan del 20% o más de los activos consolidados de acuerdo con los estados financieros trimestrales más recientes. Se deberán celebrar asambleas ordinarias al menos una vez al año, dentro de los cuatro meses siguientes al cierre de cada ejercicio social, para aprobar, entre otros, el informe del director general y del consejo de administración que incluya los estados financieros auditados, la designación o la ratificación de los miembros del consejo de administración, en caso de ser aplicable, cualquier pago de dividendos, la designación del presidente del comité de auditoría y prácticas societarias, la determinación del monto máximo que se podrá usar para recomprar las acciones propias, y la determinación de los emolumentos de los miembros del consejo de administración.

Las asambleas extraordinarias son aquellas que se celebran para tratar cualquiera de los asuntos referidos en el artículo 182 de la LGSM, tales como cambio en el objeto social o una fusión, escisión, transformación, disolución o liquidación, reformas a nuestros estatutos sociales, y cualquier otro asunto que requiera la aprobación en una asamblea extraordinaria de acuerdo con los estatutos sociales. Las asambleas especiales de accionistas son aquellas celebradas por los accionistas de una cierta serie o clase para tratar los asuntos que afecten a dichos accionistas, y no a los accionistas de otra serie o clase; no se espera que se celebren asambleas especiales de accionistas, puesto que hemos emitido una serie única de acciones.

De acuerdo con nuestros estatutos sociales, se considerará que existe quorum de instalación en la asamblea general ordinaria de accionistas después de la primera convocatoria, si están presentes los accionistas que representen el 50% de las acciones con derecho a voto, 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 después de la segunda o ulterior convocatoria, serán válidas, si son celebradas cuando cualquier número de acciones estén representadas en la asamblea, y sus resoluciones serán válidas mediante el voto de la mayoría simple de las acciones presentes en la asamblea. El quorum de instalación mínimo requerido para una asamblea extraordinaria de accionistas en la primera convocatoria es del 75% de todas las acciones en circulación, y sus resoluciones serán válidas si son adoptadas mediante el voto favorable de, cuando menos, el 50% de nuestras acciones en circulación; las asambleas extraordinarias de accionistas celebradas después de la segunda o ulterior convocatoria, serán válidas con al menos el 50% de las acciones, y sus resoluciones serán válidas cuando sean adoptadas mediante el voto favorable de las acciones que representen, al menos, el 50% de dicho capital social.

Antes de otorgar las tarjetas de admisión a cualquier asamblea de accionistas, verificamos si el inversionista que solicita ser admitido es un inversionista mexicano o un inversionista extranjero. La aclaración del accionista se hará constar en la tarjeta de admisión respectiva.

De conformidad con nuestros estatutos sociales, los inversionistas mexicanos deben conservar el control de voto sobre nuestra compañía. A fin de aprobar cualquier resolución, la mayoría de los inversionistas mexicanos deben estar representados en la asamblea de accionistas que corresponda y votar para aprobarla.

Adicionalmente, nuestros estatutos sociales establecen que los siguientes asuntos sean aprobados, en todos los casos, por el voto favorable de la mayoría de las acciones en circulación:

- reformas a nuestros estatutos sociales o los de sus subsidiarias que afecten la inversión extranjera;
- fusión, venta, transmisión o enajenación de todos o una parte sustancial de nuestros activos o de nuestras subsidiarias a favor de cualquier tercero;
- cambios en nuestra naturaleza o línea de negocio o de nuestras subsidiarias;
- cualquier adquisición por un competidor, en una operación o serie de operaciones, del 2.5% o más de nuestras acciones, incluso si dicho competidor ya mantiene 2.5% o más de nuestras acciones en circulación;
- los asuntos referidos en el artículo 182 de la LGSM, incluyendo, entre otros: (i) cambios a la duración, objeto, nacionalidad, y naturaleza de la sociedad, y (ii) aprobación de la disolución o fusión de la sociedad.

Con la excepción de los asuntos relacionados con la adquisición del 2.5% o más de las acciones referidas anteriormente, que en el primer caso deberán ser aprobados por el consejo, los asuntos mencionados están reservados para la aprobación de la asamblea de accionistas y por ningún otro órgano corporativo de la Sociedad, incluido nuestro consejo de administración.

Las convocatorias a las asambleas de accionistas deben ser publicadas en uno de los diarios de mayor circulación del domicilio social de la Sociedad, a través del sistema electrónico de la Secretaría de Economía y en los sistemas electrónicos de las bolsas de valores donde coticen las acciones, al menos, 15 días naturales previos a la fecha de la celebración de la asamblea de accionistas. Conforme a las leyes mexicanas, los estatutos sociales requieren que toda la información relevante relacionada con los asuntos presentados para ser deliberados en una asamblea de accionistas debe estar disponible dentro de un plazo de 15 días naturales previos a la celebración de la asamblea de accionistas.

Conflictos de Intereses de los Accionistas

Conforme a la regulación mexicana, los accionistas se deben abstener de estar presentes para la deliberación y votación de un asunto en el que tenga un conflicto de interés. No obstante, si el accionista vota, ese accionista será responsable de los daños y perjuicios, pero únicamente si la operación correspondiente no habría sido aprobada sin el voto de dicho accionista. Las leyes mexicanas no establecen normas precisas para los criterios que se deben aplicar al determinar conflictos de intereses.

Derechos de los Accionistas Minoritarios

Nuestros estatutos sociales establecen protecciones de los intereses de los accionistas minoritarios, que consisten en los derechos que exige la LMV a las sociedades anónimas bursátiles:

Algunos Derechos Minoritarios

La LMV establece las siguientes protecciones a los intereses de los accionistas minoritarios:

- quienes mantengan al menos el 10% de las acciones en circulación podrán designar a un miembro del consejo de administración y a su respectivo suplente por cada 10% de las acciones que mantengan, en el entendido que, la mayoría de los miembros del consejo de administración deberán ser designados por accionistas mexicanos. Dicha designación sólo podrá ser revocada si se revoca la designación de todos los demás miembros del consejo de administración y deberá enviarse a nuestro comité de nominaciones y compensaciones previo a la correspondiente asamblea de accionistas;
- quienes mantengan al menos el 10% de las acciones en circulación podrán enviar una solicitud por escrito al presidente de nuestro consejo de administración o al comité de auditoría y prácticas societarias para que convoquen una asamblea de accionistas, a fin de tratar los asuntos que se indiquen en la solicitud y, si la asamblea no es convocada dentro de los 15 días posteriores a la fecha de la solicitud, dichos accionistas minoritarios podrán solicitar que un tribunal competente convoque la asamblea;
- cualquier accionista podrá solicitar que se convoque una asamblea de accionistas, en caso de que no se haya celebrado una en dos años consecutivos, o si la asamblea de accionistas celebrada en dicho periodo no ha considerado el informe del consejo de administración para el año previo o los estados financieros dictaminados, o los miembros del consejo no han sido electos ni se ha determinado su compensación;
- quienes mantengan al menos el 10% de las acciones en cualquier asamblea de accionistas podrán solicitar que se aplase por un periodo de tres días para considerar alguna resolución sobre un asunto acerca del que no consideren que han sido suficientemente informados; en el entendido de que sólo se podrá ejercer ese derecho en una sola ocasión para cada asunto sujeto a discusión;
- quienes mantengan el 20% de nuestras acciones en circulación podrán oponerse legalmente a una resolución de las asambleas generales en las que tengan el derecho a votar, siempre y cuando: (i) la reclamación sea presentada dentro de los 15 días posteriores a la clausura de la asamblea correspondiente; (ii) la reclamación describa la cláusula en los estatutos sociales o el precepto legal que ha sido infringido y el concepto de la violación; y (iii) los solicitantes no hayan asistido a la asamblea o hayan votado en contra de la resolución el tribunal competente podrá suspender la ejecución de las resoluciones impugnadas, siempre y cuando los solicitantes otorguen una fianza suficiente para cubrir daños y perjuicios o pérdidas que se pudieran causar a la Emisora por la inejecución de dichas resoluciones; y
- quienes mantengan el 5% o más de las acciones en circulación podrán presentar una demanda contra los miembros del consejo de administración, ejecutivos y otros accionistas en ciertas circunstancias, principalmente como resultado del incumplimiento del deber de cuidado y el deber de lealtad.

Nombramiento de los Miembros del Consejo de Administración

La LMV establece que los consejos de administración de las sociedades anónimas bursátiles deben estar integrados por un máximo de 21 miembros, de los cuales al menos el 25% debe ser "independiente". La asamblea general de accionistas es responsable de designar a los miembros del consejo y a sus respectivos suplentes, quienes, en caso de miembros independientes del consejo, también deberán ser clasificados como independientes. La mayoría de los miembros del consejo de administración deberán ser designados de manera directa, por mayoría de votos de las acciones que representen inversión mexicana, en asamblea especial reunida a tal efecto. A la fecha de este Reporte, la asamblea de accionistas no ha designado a los miembros suplentes del consejo de administración.

Conforme a la regulación mexicana y nuestros estatutos sociales, cualquier accionista o grupo de accionistas que mantenga el 10% o más de las acciones suscritas y pagadas tiene el derecho a nombrar un miembro del consejo de administración por cada 10% de acciones, en el entendido de que la mayoría de los miembros de nuestro consejo de administración deben de ser designados por inversionistas mexicanos. Bajo ninguna circunstancia, los inversionistas extranjeros podrán designar la mayoría de miembros del consejo de administración. La designación de un miembro del consejo por los accionistas minoritarios sólo podrá ser revocada si también se revoca la designación de los otros miembros del consejo.

Los miembros del consejo continuarán en sus funciones durante un año y continuarán cumpliendo con sus obligaciones incluso después de que haya terminado el plazo para el cual han sido designados, o si renuncian al cargo, durante un periodo de 30 días naturales, si no se ha nombrado al suplente, en caso de que no se haya designado a su sustituto o si el sustituto no ha tomado posesión del cargo, sin estar sujeto a las disposiciones del artículo 154 de la LGSM.

Nuestro consejo de administración podrá designar a miembros del consejo o suplentes provisionales, sin la participación de la asamblea general de accionistas, cuando sea aplicable alguna de las situaciones que se indican en el párrafo anterior. Nuestra asamblea general de accionistas confirmará dichas designaciones, o designará a los consejeros sustitutos en la asamblea de accionistas inmediatamente siguiente.

En los términos de los estatutos sociales, no se podrá destituir a más de una tercera parte de los miembros del consejo de administración dentro de un periodo de tres ejercicios sociales.

Nuestro consejo de administración deberá sesionar al menos cuatro veces al año, y podrá ser convocado en cualquier momento por su presidente, por el comité de auditoría y prácticas societarias, o por el 25% o más de los miembros del consejo de administración.

El quorum necesario para celebrar válidamente una sesión del consejo de administración es, cuando menos, la mayoría de los miembros del consejo. Las resoluciones de nuestro consejo requieren la mayoría simple de votos. El presidente del consejo tendrá voto de calidad.

Facultades del Consejo de Administración

Nuestros estatutos sociales establecen que el consejo de administración tiene, entre otras, la facultad para determinar las estrategias del negocio, así como para supervisar la administración de la sociedad y de sus subsidiarias, con base en la relevancia que dichas subsidiarias tengan respecto a la situación financiera, administrativa y legal de la Sociedad. Estas facultades amplias incluyen la designación y la revocación del director general.

Nuestros estatutos establecen que el presidente del consejo de administración, el presidente del comité ejecutivo y el director general tendrán facultades para administrar, dirigir y ejecutar los objetivos del negocio con base en las estrategias, políticas y lineamientos establecidos y aprobados por el consejo de administración. El director general es responsable, entre otras actividades, de: (i) cumplir con las resoluciones de las asambleas de accionistas y del consejo de administración de acuerdo con las instrucciones que la propia asamblea o el consejo proporcione, según corresponda; (ii) revelar la información relevante y eventos que deban ser revelados al público inversionista de acuerdo con lo previsto en la LMV; (iii) verificar que se realicen, en su caso, las aportaciones de capital de los accionistas; (iv) cumplir con los requisitos legales relativos a los dividendos que se paguen a los accionistas; y (v) preparar y presentar al consejo los informes, las estrategias del negocio y demás información de acuerdo con las disposiciones de la LMV.

Dividendos

En cada una de las asambleas generales ordinarias anuales de accionistas, nuestro director general presenta a los accionistas los estados financieros auditados para el ejercicio social previo, junto con el informe sobre dichos estados financieros preparado por el consejo de administración, para su aprobación. Una vez que los accionistas aprueban los estados financieros auditados, los accionistas posteriormente determinan la asignación de la utilidad neta para el año previo. Conforme a la regulación aplicable, los dividendos se pagan de las utilidades acumuladas derivadas del ejercicio social respectivo o de los resultados de los ejercicios sociales previos, si (i) se ha creado o se mantiene la reserva legal, es decir, el 5% de las utilidades netas por año, hasta que dicha reserva represente cuando menos el 20% del capital social suscrito o pagado; (ii) los accionistas, en una asamblea de accionistas, aprueban los resultados que reflejen las utilidades y el pago de dividendos; y (iii) las pérdidas para los ejercicios sociales previos han sido pagadas o absorbidas.

Nuestros estatutos requieren que todos los dividendos sean declarados y pagados únicamente con sujeción a las limitaciones antes descritas y con la aprobación de la mayoría de los accionistas, presentes o representados, en una asamblea general ordinaria de accionistas. Todas las acciones en circulación al momento en que se declare el pago de dividendos u otras distribuciones tienen el derecho a recibir dividendos o cualquier otra distribución en partes iguales. Las acciones de tesorería no tienen el derecho a recibir dividendos u otras distribuciones.

Disolución o Liquidación

Conforme a la LGSM y nuestros estatutos, se podrá solicitar la disolución o liquidación en los siguientes casos:

- el vencimiento del término establecido en nuestros estatutos;
- la imposibilidad de seguir realizando el objeto social;
- por acuerdo de los accionistas en una asamblea general extraordinaria de accionistas;
- al disminuir el número de los accionistas a menos de dos; y
- debido a la pérdida de dos terceras partes nuestro capital social.

En caso de disolución o liquidación, los accionistas designarán a uno o varios liquidadores en una asamblea general extraordinaria de accionistas para liquidar los asuntos. Todas las acciones en circulación tendrán el derecho a participar por igual en cualquier distribución o liquidación.

Limitaciones a la Adquisición de Acciones

Ciertas Adquisiciones de Acciones Requieren Autorización Previa

Nuestros estatutos establecen que cualquier adquisición, directa o indirectamente, del 2.5% o más de nuestras acciones en circulación (o las acciones de nuestras subsidiarias y filiales) en una o varias operaciones, simultáneas o sucesivas, por una persona o grupo de personas, requerirá la autorización previa del consejo de administración. Si la persona o grupo de personas que adquieran el 2.5% o más de las acciones en circulación (o las acciones de nuestras subsidiarias y filiales) son competidores, o incluyen a alguno, se requerirá la aprobación previa de cuando menos el 75% del total de los miembros del consejo de administración y de dos terceras partes de nuestros accionistas. Si el Consejo de Administración no aprueba la adquisición de acciones en el plazo de noventa (90) días naturales, se entenderá negada la autorización. Cualquier adquisición de acciones en

contravención de los procesos descritos anteriormente resultará en que el adquirente no tendrá ningún derecho corporativo, incluyendo, pero no limitado a, derechos de voto y el derecho de designar consejeros, respecto de los valores adquiridos (manteniendo los derechos económicos). Ninguna transmisión en incumplimiento de estas disposiciones será reconocida por la compañía o registrada en nuestro libro de registro de acciones. Adicionalmente, se requiere la autorización previa nuestro consejo de administración para celebrar cualquier contrato, acuerdo u otro acto con el objeto de establecer mecanismos o acuerdos de asociación de voto para su ejercicio en una o varias asambleas de accionistas, cuando el número de votos agrupados sea igual o mayor que el 2.5% de nuestras acciones, en el entendido que ningún acuerdo aprobado por el consejo de administración de la Sociedad podrá tener como consecuencia que (i) la inversión extranjera o neutra tenga el control de la Sociedad, (ii) la inversión extranjera vote acciones" por encima del 49% (cuarenta y nueve por ciento) de las acciones con derecho a voto propiedad de inversionistas mexicanos representadas en la asamblea de accionistas correspondiente. Adicionalmente, cualquier acuerdo que contravenga con el requisito de que la inversión mexicana preserve el control sobre nuestra Sociedad será nulo. Cualquier solicitud respecto de los temas anteriores se considerará como negada, si el consejo de administración no responde dentro de un plazo de 90 (noventa) días.

Cualquier adquisición de las acciones sin observar los procedimientos antes descritos, tendrá como consecuencia que el comprador no tenga derechos de voto respecto a los valores adquiridos (pero mantendrá los derechos económicos). No se inscribirá ninguna transmisión en contravención de dichas disposiciones en el libro de registro de acciones.

Ofertas Públicas Forzosas de Adquisición para la Adquisición del 30% o más de Nuestras Acciones

En adición al requisito de obtener la autorización previa de nuestro consejo de administración, cualquier persona o grupo de personas que tengan la intención de adquirir las acciones (ya sea directa o indirectamente), que resulte en la tenencia del 30% o más de nuestras acciones en circulación, deberá realizar una oferta pública forzosa por (1) el porcentaje del capital social en la Sociedad equivalente a la proporción de las acciones que tal persona o grupo de personas pretenda adquirir en comparación al total de éstas; o (2) el 10% de dicho capital, lo que resulte mayor. Si la adquisición de las acciones por esa persona o grupo de personas se realiza con la intención de tomar el control de la Sociedad, la oferta pública de adquisición se deberá realizar por el 100% de las acciones en circulación.

Recompra de Acciones

Conforme a la LMV, nuestros estatutos sociales establecen que podemos adquirir las acciones en la BMV, a los precios de mercado prevalecientes en su momento. Se requiere la aprobación de los accionistas respecto al monto máximo de recursos que podamos emplear anualmente para comprar nuestras propias acciones, y nuestro consejo de administración podrá nombrar a una persona, o a un grupo de personas, para que lleve a cabo recompras de acciones. El monto total de los recursos asignados a las recompras de acciones dentro del año respectivo no puede exceder el monto total de las ganancias no retenidas. Conforme a nuestros estatutos sociales y a la LMV, también podemos recomprar las acciones para su cancelación después de la decisión de nuestra asamblea general extraordinaria de accionistas.

Oferta Pública de Adquisición Obligatoria debido a la Cancelación de la Inscripción

Si decidimos cancelar el registro de las Acciones en el RNV, o si la CNBV ordena dicha cancelación, estaremos obligados a iniciar una oferta pública de adquisición para adquirir las Acciones que sean propiedad de accionistas minoritarios dentro de un plazo de 180 días naturales (1) contados a partir de la fecha en la que la CNBV requiera a la sociedad que realice la oferta pública; o (2) contados a partir de la fecha de la resolución adoptada por la asamblea general extraordinaria de accionistas, si la cancelación de la inscripción se realiza de forma voluntaria. En general, el precio de la oferta será el que resulte mayor entre:

- el precio promedio ponderado por volumen de las operaciones en la BMV que se hayan efectuado durante los últimos 30 (treinta) días previos al inicio de la oferta, en que se hubieran negociado las acciones o títulos de crédito que representen dichas acciones, durante un periodo que no podrá ser superior a 6 (seis) meses. En caso de que el número de días en que se hayan negociado las acciones o títulos de crédito mencionados, durante el periodo señalado, sea inferior a 30 (treinta), se tomarán los días que efectivamente se hubieran negociado. Cuando no hubiere negociaciones en dicho periodo, se tomará el valor contable. En caso de que se encuentre listada más de una serie accionaria, el promedio deberá realizarse por cada una de las series que se pretenda cancelar, debiendo tomarse como valor de cotización para la oferta pública de todas las series, el promedio que resulte mayor;
- el valor contable de las Acciones, conforme al último reporte trimestral presentado a la CNBV y a la BMV, ajustado si dicho valor fue actualizado mediante la información financiera disponible más reciente; si la información financiera disponible más reciente actualiza el valor contable de las acciones, se considerará este valor;
- en todo caso, la CNBV podrá ordenar que se practique una valuación por un experto independiente con la finalidad de determinar el precio de la oferta, cuando lo considere indispensable para la protección de los intereses del público inversionista.

La LMV establece que si, una vez concluida la oferta pública de adquisición, quedan aún acciones en circulación que sean propiedad del público inversionista, estaremos obligados a crear un fideicomiso y aportar recursos a dicho fideicomiso por un monto suficiente para comprar, al mismo precio que la oferta, el número de acciones en circulación que sea propiedad del público inversionista que no hayan vendido sus acciones en la oferta pública de adquisición. El fideicomiso tendrá una duración de seis meses a partir de la fecha de cancelación.

La cancelación estará sujeta a: (i) la autorización previa de la CNBV; y (ii) la autorización de cuando menos el 95% de nuestras acciones en circulación en una asamblea general extraordinaria de accionistas.

Obligaciones de los Miembros del Consejo de Administración y Ejecutivos

Deber de Diligencia

La LMV establece que los miembros del consejo de administración deben contar con información suficiente y estar suficiente preparados para actuar en el mejor interés de la Sociedad y de sus subsidiarias. Para cumplir con dicha obligación, nuestro consejo podrá:

- solicitar información acerca de nosotros y de nuestras subsidiarias que sea razonablemente necesaria para la toma de decisiones;
- requerir la presencia de directivos relevantes y demás personas, incluyendo los auditores externos, que puedan contribuir o aportar elementos para la toma de decisiones en las sesiones del consejo de administración;
- solicitar y obtener información de terceros especialistas;
- aplazar las sesiones del consejo de administración hasta por tres días naturales, cuando un miembro del consejo no haya sido convocado o no hubiere sido en tiempo o, en su caso, no haya recibido la información entregada a los otros consejeros; y
- deliberar y votar, solicitando se encuentren pendiente, si así lo desean únicamente los miembros y el secretario del consejo.

Los miembros del consejo serán responsables de los daños y perjuicios que sean causados debido al incumplimiento de su deber de diligencia, si dicho incumplimiento ocasiona daños a nosotros o a nuestras subsidiarias, y el miembro del consejo (1) se abstenga de asistir a una sesión del consejo de administración o comité (salvo que se justifique la ausencia), y debido a su inasistencia no se pudo celebrar dicha sesión; (2) no revelar información importante al consejo de administración o al comité para que el consejo pudiera tomar una decisión, salvo que exista alguna obligación legal o contractual de guardar secreto o confidencialidad al respecto; o (3) incumpla con las obligaciones que le imponen la LMV o nuestros estatutos sociales.

Deber de Lealtad

La LMV establece que los consejeros y el secretario del consejo deben guardar confidencialidad respecto a la información y los asuntos que sean de su conocimiento como resultado de su cargo en la Sociedad. Adicionalmente, los miembros del consejo de administración deben abstenerse de participar y asistir a la deliberación y voto de los asuntos en los que tengan un conflicto de intereses. Se incumple con el deber de lealtad si un accionista o grupo de accionistas es favorecido deliberadamente o si, sin la aprobación expresa del consejo de administración, un consejero aprovecha una oportunidad de la Sociedad. El deber de lealtad también implica en no revelar información que sea falsa o induce al error, u omitir registrar información en los libros de actas y otros registros corporativos de la Emisora. El incumplimiento con el deber de lealtad hace responsables solidarios a los consejeros de los daños y perjuicios causados a la Sociedad y a sus subsidiarias. Además, nuestros miembros del consejo de administración serán solidariamente responsables con sus predecesores, si no comunican al comité de auditoría y prácticas societarias algún incumplimiento con la obligación fiduciaria de lealtad por sus predecesores que sea de su conocimiento.

Un miembro del consejo incumplirá con el deber de lealtad, entre otras, por las siguientes causas:

- no revelar conflictos de intereses;
- violar la confidencialidad de la información de la Sociedad;
- votar en las sesiones del consejo de administración o participar en las resoluciones del mismo, cuando tiene un conflicto de intereses;
- favorece a un accionista o grupo de accionistas en particular, en detrimento de los otros accionistas;
- votar para aprobar operaciones que no cumplan con los requisitos de la LMV;
- aprovechar o aprobar beneficios para terceros del uso o goce de los activos de la Sociedad en contravención de las políticas aprobadas por el consejo;
- usar información confidencial de manera indebida; o
- aprovechar oportunidades de negocios que correspondan a la Sociedad, sin la dispensa del consejo de administración.

Bajo ninguna circunstancia la sociedad indemnizará a los miembros del consejo por incumplimientos con el deber de lealtad.

Juicios contra los Miembros del Consejo de Administración

Tenemos derecho a perseguir la indemnización derivada del incumplimiento del deber fiduciario conforme a la LMV. Los accionistas que representen no menos del 5% de las acciones, en total, podrán interponer una demanda contra los miembros del consejo de administración en nuestro beneficio. La LMV establece que la responsabilidad recaerá en los miembros y en el secretario del consejo, así como en los funcionarios principales. No obstante, la LMV establece que un miembro del consejo de administración no incurrirá en responsabilidad alguna por los daños y perjuicios que sufra la Sociedad, de manera individual o conjunta, si el miembro del consejo actuó de buena fe, y:

- el miembro del consejo cumplió con los requisitos de la LMV y de nuestros estatutos;

- el miembro del consejo actuó con base en la información proporcionada por los directivos, el auditor externo o expertos independientes, cuya capacidad y credibilidad no ofrezcan motivo alguno para tal razonamiento;
- los miembros del consejo eligieron la alternativa más apropiada y no se podrían haber previsto los efectos económicos adversos, con base en la información disponible; y
- cumplieron con los acuerdos de la asamblea de accionistas.

El consejo de administración debe aprobar con anticipación y en todos los casos cualquier transacción. Toda transacción celebrada sin el consentimiento del consejo de administración será nula.

[429000-N] Mercado de capitales

Estructura accionaria:

a)	Estructura Accionaria
	El capital suscrito y pagado de la Emisora asciende a la suma de \$78,165,136,559.83 (setenta y ocho mil ciento sesenta y cinco millones ciento treinta y seis mil quinientos cincuenta y nueve pesos 83/100 M.N.). Las acciones representativas del capital social están divididas de la siguiente forma:
	• 5,000 (cinco mil) acciones, especiales (para efectos de la Ley de Inversión Extranjera), serie única, sin valor nominal, representativas del capital mínimo fijo de la Sociedad; • 136,418,959 (ciento treinta y seis millones cuatrocientos dieciocho mil novecientas cincuenta y nueve) acciones, especiales (para efectos de la Ley de Inversión Extranjera), serie única, sin valor nominal, representativas de la parte variable de la Sociedad • Se mantienen en tesorería 13,642,396 (trece millones seiscientas cuarenta y dos mil trescientas noventa y seis) acciones, especiales (para efectos de la Ley de Inversión Extranjera), serie única, sin valor nominal, representativas de la parte variable del capital social. • Asimismo, una vez que se lleve acabo la Oferta Global, la Emisora registrará ante la SEC y listará ante NYSE, ADSs cuyo valor subyacente serán nuestras Acciones, en el entendido que cada ADS estará representado por [1] ([una]) Acción.
	Los tenedores ADS no serán tratados y, por lo tanto, no podrán ejercer de forma directa los derechos que le corresponden a los tenedores de las Acciones, y únicamente podrán ejercer los derechos que correspondan a las Acciones subyacentes a las ADS de las que sean tenedores.

Comportamiento de la acción en el mercado de valores:

NA

Denominación de cada formador de mercado que haya prestado sus servicios durante el año inmediato anterior

NA

Identificación de los valores con los que operó el formador de mercado

NA

Inicio de vigencia, prórroga o renovación del contrato con el formador de mercado, duración del mismo y, en su caso, la terminación o rescisión de las contrataciones correspondientes

NA

Descripción de los servicios que prestó el formador de mercado; así como los términos y condiciones generales de contratación, en el caso de los contratos vigentes

NA

Descripción general del impacto de la actuación del formador de mercado en los niveles de operación y en los precios de los valores de la emisora con los que opere dicho intermediario

NA

[431000-N] Personas responsables

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



Ernesto Gómez Pombo
Director Jurídico

DECLARACIÓN DEL AUDITOR EXTERNO

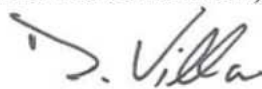
En estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 33, fracción I, inciso b), numeral 1, subnumeral 1.2 de las Disposiciones de Carácter General Aplicables a las Emisoras de Valores y a Otros Participantes del Mercado de Valores, y exclusivamente para efectos de los estados financieros consolidados dictaminados de Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V. y subsidiarias (el “Grupo”) al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, así como cualquier otra información financiera que se incluya en el presente Reporte Anual, cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados antes mencionados, se emite la siguiente leyenda:

“El suscrito manifiesta bajo protesta de decir verdad, que los estados financieros consolidados dictaminados del Grupo al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 y por los años terminados en esas fechas, que se incluyen como anexo en el presente Reporte Anual, fueron dictaminados con fecha 2 de abril de 2025, de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría.

Asimismo, manifiesta que ha leído el presente Reporte Anual y basado en su lectura y dentro del alcance del trabajo de auditoría realizado, no tiene conocimiento de errores relevantes o inconsistencias en la información que se incluye y cuya fuente provenga de los estados financieros consolidados dictaminados señalados en el párrafo anterior, ni de información relevante que haya sido omitida o falseada en este Reporte Anual o que el mismo contenga información que pudiera inducir a error a los inversionistas.

No obstante, el suscrito no fue contratado, y no realizó procedimientos adicionales con el objeto de expresar una opinión respecto de la información contenida en el Reporte Anual que no provenga de los estados financieros por él dictaminados”.

KPMG Cárdenas Dosal, S.C.



C.P.C. Demetrio Villa Michel

Socio



C. P. C. Joaquín Alejandro Aguilera Dávila

Representante Legal

[432000-N] Anexos

Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos tres ejercicios:



Estados financieros (Dictaminados) por los últimos tres ejercicios y
opiniones del comité de auditoría o informes del comisario por los últimos
tres ejercicios

**Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V.
y subsidiarias**

Estados financieros consolidados

31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Con el Informe de los Auditores Independientes)



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Contenido	Página
Informe de los auditores independientes	1 a 5
Estados de situación financiera consolidados	6
Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales	8
Estados consolidados de cambios en el capital contable	10
Estados consolidados de flujos de efectivo	13
Notas a los estados financieros consolidados	14 a 104





KPMG Cárdenas Dosal, S.C.
Manuel Ávila Camacho 176 P1,
Reforma Social, Miguel Hidalgo,
C.P. 11650, Ciudad de México.
Teléfono: +52 (55) 5246 8300
kpmg.com.mx

Informe de los Auditores Independientes

Al Consejo de Administración y a los Accionistas

Grupo Aeroméxico, S.A.B. de C.V.

Opinión

Hemos auditado los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias (el Grupo), que comprenden los estados consolidados de situación financiera al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales, de cambios en el capital contable y de flujos de efectivo por los años terminados en esas fechas, y notas que incluyen políticas contables materiales y otra información explicativa.

En nuestra opinión, los estados financieros consolidados adjuntos presentan razonablemente, en todos los aspectos materiales, la situación financiera consolidada de Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C.V. y subsidiarias, al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, así como sus resultados consolidados y sus flujos de efectivo consolidados por los años terminados en esas fechas, de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF emitidas por el Consejo de Normas Internacionales de Contabilidad (Normas de Contabilidad NIIF).

Fundamento de la opinión

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con las Normas Internacionales de Auditoría (NIA). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se describen más adelante en la sección Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados de nuestro informe. Somos independientes del Grupo de conformidad con los requerimientos de ética que son aplicables a nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en México y hemos cumplido las demás responsabilidades de ética de conformidad con esos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión.

Cuestiones clave de la auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas cuestiones que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor relevancia en nuestra auditoría de los estados financieros consolidados del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría de los estados financieros consolidados en su conjunto y en la formación de nuestra opinión sobre estos, y no expresamos una opinión por separado sobre esas cuestiones.

(Continúa)



Evaluación de las tasas de interés incrementales utilizadas para medir ciertos activos y pasivos de arrendamiento.

Ver nota 15 y 21 a los estados financieros consolidados.

La cuestión clave de auditoría	De qué manera se trató la cuestión clave en nuestra auditoría
Al 31 de diciembre de 2024 las altas por derechos de uso de equipo de vuelo fueron por 596,431 miles de US dólares y los pasivos por arrendamiento de \$568,117 miles de US dólares. Como se indica en la nota 3 (f), el activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que incluye el importe inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por los pagos por arrendamiento realizados antes o a partir de la fecha de inicio, más cualquier costo directo inicial incurrido y una estimación de los costos futuros al dismantelar y eliminar el activo subyacente o restaurar el activo subyacente o el lugar en el que está ubicado, menos los incentivos de arrendamiento recibidos. El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos descontados por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no pudiera determinarse fácilmente, se utiliza la tasa incremental por préstamos del Grupo. Por lo general, el Grupo utiliza su tasa incremental por préstamos como tasa de descuento. El Grupo determina su tasa incremental por préstamos obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiamiento externas y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado. Identificamos la evaluación de las tasas incrementales por préstamos utilizados para estimar los activos por derecho de uso y los pasivos por arrendamiento relacionados con los equipos de vuelo como una cuestión clave de auditoría debido a que involucra juicio significativo dada la subjetividad implicada en la evaluación de las hipótesis significativas, concretamente las tasas de referencia, las calificaciones crediticias, el riesgo país y los ajustes específicos relacionados con la naturaleza de los activos arrendados, así como la sensibilidad del valor actual de los pagos de arrendamiento a posibles cambios en las tasas incrementales de financiamiento.	Como parte de nuestros procedimientos de auditoría que hemos aplicado para abordar esta cuestión crítica de auditoría: Hemos evaluado el diseño de determinados controles internos relacionados con la determinación de las tasas incrementales por préstamos y las hipótesis significativas correspondientes. Hemos recurrido a nuestros especialistas de valuación con conocimientos y competencias especializados, que nos han ayudado en: (i) la evaluación de la tasa incremental por préstamos, incluida la evaluación de las hipótesis significativas identificadas, utilizando datos disponibles públicamente, y (ii) la elaboración del cálculo independiente de las tasas incrementales por préstamos, y su comparación contra las tasas determinadas por el Grupo.

(Continúa)



Otra información

La Administración es responsable de la otra información. La otra información comprende la información incluida en el Reporte Anual correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2024, que deberá presentarse ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y ante la Bolsa Mexicana de Valores (el Reporte Anual), pero no incluye los estados financieros consolidados y nuestro informe de los auditores sobre los mismos. El Reporte Anual se estima que estará disponible para nosotros después de la fecha de este informe de los auditores.

Nuestra opinión sobre los estados financieros consolidados no cubre la otra información y no expresaremos ningún tipo de conclusión de aseguramiento sobre la misma.

En relación con nuestra auditoría de los estados financieros consolidados, nuestra responsabilidad es leer la otra información cuando esté disponible y, al hacerlo, considerar si la otra información es materialmente inconsistente con los estados financieros consolidados o con nuestro conocimiento obtenido durante la auditoría, o si parece ser materialmente incorrecta.

Cuando leamos el Reporte Anual, si concluimos que existe un error material en esa otra información, estamos requeridos a reportar ese hecho a los responsables del gobierno de la entidad.

Responsabilidades de la Administración y de los responsables del gobierno de la entidad en relación con los estados financieros consolidados

La Administración es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros consolidados adjuntos de conformidad con las Normas de Contabilidad NIIF, y del control interno que la Administración considere necesario para permitir la preparación de estados financieros consolidados libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de los estados financieros consolidados, la Administración es responsable de la evaluación de la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha, revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con negocio en marcha y utilizando la base contable de negocio en marcha, excepto si la Administración tiene intención de liquidar al Grupo o de cesar sus operaciones, o bien no exista otra alternativa realista.

Los responsables del gobierno de la entidad son responsables de la supervisión del proceso de información financiera del Grupo.

Responsabilidades de los auditores en la auditoría de los estados financieros consolidados

Nuestros objetivos son obtener una seguridad razonable de si los estados financieros consolidados en su conjunto están libres de incorrección material, debida a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que contenga nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto grado de seguridad, pero no garantiza que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte una incorrección material cuando existe. Las incorrecciones pueden deberse a fraude o error y se consideran materiales si, individualmente o de forma agregada, puede preverse razonablemente que influyen en las decisiones económicas que los usuarios toman basándose en los estados financieros consolidados.

(Continúa)





Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. También:

- Identificamos y evaluamos los riesgos de incorrección material en los estados financieros consolidados, debida a fraude o error, diseñamos y aplicamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos y obtenemos evidencia de auditoría suficiente y adecuada para proporcionar una base para nuestra opinión. El riesgo de no detectar una incorrección material debida a fraude es más elevado que en el caso de una incorrección material debida a error, ya que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones deliberadas, manifestaciones intencionadamente erróneas o la elusión del control interno.
- Obtenemos conocimiento del control interno relevante para la auditoría con el fin de diseñar procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del Grupo.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas, la razonabilidad de las estimaciones contables y la correspondiente información revelada por la Administración.
- Concluimos sobre lo adecuado de la utilización, por la Administración, de la base contable de negocio en marcha y, basados en la evidencia de auditoría obtenida, concluimos sobre si existe o no una incertidumbre material relacionada con hechos o con condiciones que pueden generar dudas significativas sobre la capacidad del Grupo para continuar como negocio en marcha. Si concluimos que existe una incertidumbre material, se requiere que llamemos la atención en nuestro informe de auditoría sobre la correspondiente información revelada en los estados financieros consolidados o, si dichas revelaciones no son adecuadas, que expresemos una opinión modificada. Nuestras conclusiones se basan en la evidencia de auditoría obtenida hasta la fecha de nuestro informe de auditoría. Sin embargo, hechos o condiciones futuros pueden ser causa de que el Grupo deje de ser un negocio en marcha.
- Evaluamos la presentación global, la estructura y el contenido de los estados financieros consolidados, incluida la información revelada, y si los estados financieros consolidados representan las transacciones y hechos subyacentes de un modo que logran la presentación razonable.
- Planeamos y llevamos a cabo la auditoría del grupo para obtener evidencia de auditoría suficiente y adecuada sobre la información financiera de las entidades o unidades de negocio dentro del grupo como base para formar una opinión sobre los estados financieros del grupo. Somos responsables de la dirección, supervisión y revisión del trabajo de auditoría realizado para fines de la auditoría del grupo. Somos los únicos responsables de nuestra opinión de auditoría.

Nos comunicamos con los responsables del gobierno de la entidad en relación con, entre otras cuestiones, el alcance y el momento de realización de la auditoría planeados y los hallazgos significativos de la auditoría, incluyendo cualquier deficiencia significativa del control interno que identificamos en el transcurso de nuestra auditoría.

También proporcionamos a los responsables del gobierno de la entidad una declaración de que hemos cumplido los requerimientos de ética aplicables en relación con la independencia y de que les hemos comunicado todas las relaciones y demás cuestiones de las que se puede esperar razonablemente que pueden afectar a nuestra independencia y, en donde sea aplicable, las acciones tomadas para eliminar amenazas o las salvaguardas aplicadas.

(Continúa)





Entre las cuestiones que han sido objeto de comunicación con los responsables del gobierno de la entidad, determinamos las que han sido de la mayor relevancia en la auditoría de los estados financieros del periodo actual y que son, en consecuencia, las cuestiones clave de la auditoría. Describimos esas cuestiones en nuestro informe de auditoría salvo que las disposiciones legales o reglamentarias prohíban revelar públicamente la cuestión o, en circunstancias extremadamente poco frecuentes, determinemos que una cuestión no se debería comunicar en nuestro informe porque cabe razonablemente esperar que las consecuencias adversas de hacerlo superarían los beneficios de interés público de la misma.

KPMG Cárdenas Dosal S. C.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Villa Michel', written over a light blue grid background.

C.P.C. Demetrio Villa Michel

Ciudad de México, a 2 de abril de 2025



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Activo				
Activo circulante:				
Efectivo y equivalentes de efectivo	10	\$ 841,997	937,698	842,182
Instrumentos financieros derivados	11	—	334	1,893
Cuentas por cobrar, neto	14	591,475	618,212	391,272
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	7	3,083	1,146	540
Pagos anticipados y depósitos	12	70,363	48,721	44,568
Inventarios	13	139,721	108,458	96,967
Total activo circulante		1,646,639	1,714,569	1,377,422
Activo no circulante:				
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	15	3,206,558	2,787,595	2,643,406
Activos intangibles y crédito mercantil	17	1,080,354	1,071,824	1,063,812
Pagos anticipados y depósitos	12	160,471	148,929	138,009
Inversiones en negocios conjuntos	18	16,978	27,120	30,181
Otros activos no circulantes		10,841	6,705	2,272
Impuestos a la utilidad diferidos	20	261,724	335,020	291,064
Total activo no circulante		4,736,926	4,377,193	4,168,744
Total activo		\$ 6,383,565	6,091,762	5,546,166

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados de situación financiera consolidados

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pasivo				
Pasivo circulante:				
Vencimiento circulante de la deuda financiera incluyendo				
arrendamientos	21	\$ 448,297	523,159	513,976
Cuentas por pagar	25	1,652,235	1,533,586	1,032,236
Cuentas por pagar a partes relacionadas	7	786	14,420	445
Provisiones	24	117,167	85,850	32,281
Transportación vendida no utilizada	8	617,196	836,433	784,248
Programa de pasajero frecuente	8	287,972	247,226	234,568
Impuestos a la utilidad y participación de los trabajadores en las utilidades		69,530	28,751	5,224
Total del pasivo circulante		3,193,183	3,269,425	2,602,978
Pasivo no circulante:				
Deuda financiera incluyendo arrendamientos	21	3,252,616	2,711,147	2,936,961
Programa de pasajero frecuente	8	300,395	268,247	211,443
Provisiones	24	207,093	218,890	234,522
Beneficios a los empleados	22	209,098	235,841	185,400
Impuestos a la utilidad diferidos	20	121,094	121,137	105,694
Total del pasivo no circulante		4,090,296	3,555,262	3,674,020
Total del pasivo		7,283,479	6,824,687	6,276,998
Capital contable (déficit):				
Capital social	26	3,526,022	4,326,906	4,598,016
Prima en emisión de acciones		(2,182,889)	(2,182,889)	(2,182,889)
Reserva legal		24,750	24,750	24,750
Reserva para recompra de acciones		29,703	29,703	29,703
Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria		(6,577)	(6,577)	(6,577)
Remediación del pasivo por beneficios definidos		17,156	13,100	16,351
Déficit acumulado		(2,310,129)	(2,939,921)	(3,212,155)
Capital Contable (déficit)- Participación controladora		(901,964)	(734,928)	(732,801)
Participación no controladora		2,050	2,003	1,969
Total del capital contable (déficit)		(899,914)	(732,925)	(730,832)
Total del pasivo y capital contable (déficit)	\$	6,383,565	6,091,762	5,546,166

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Ingresos de operación:				
Pasajeros	8	\$ 5,150,889	4,504,157	3,402,409
Carga		296,102	269,948	291,340
Otros		172,863	141,992	118,250
Total ingresos de operación	9	<u>5,619,854</u>	<u>4,916,097</u>	<u>3,811,999</u>
Gastos de operación:				
Combustible		1,236,639	1,310,242	1,414,763
Fuerza de trabajo	30	1,084,146	896,128	638,313
Mantenimiento		258,155	232,246	202,688
Servicios de tráfico, escala y comunicaciones		590,967	532,068	445,819
Servicio a pasajeros		140,834	113,576	85,645
Comisiones a agencias		122,147	111,954	73,086
Ventas y administración general		406,344	357,551	287,365
Renta de equipo de vuelo	16	16,236	23,779	143,482
Depreciación y amortización		655,057	579,780	453,543
Deterioro (reversión)		—	3,427	(1,180)
(Ingresos) gastos de reestructura, neto	32	—	—	(114,088)
Otros gastos (ingresos), neto	29	48,498	36,467	1,382
Participación en los resultados de negocios conjuntos, neto de impuestos	18	(5,858)	3,061	(329,648)
Total de gastos de operación		<u>4,553,165</u>	<u>4,200,279</u>	<u>3,301,170</u>
Utilidad de operación		<u>1,066,689</u>	<u>715,818</u>	<u>510,829</u>
Ingresos (costos) financieros:				
Ingresos financieros	31	77,901	70,833	15,334
Costos financieros	31	(447,373)	(498,972)	(465,911)
Costos financieros, neto		<u>(369,472)</u>	<u>(428,139)</u>	<u>(450,577)</u>
Utilidad antes de impuestos a la utilidad		697,217	287,679	60,252
Impuestos a la utilidad	19	79,731	14,311	124,477
Utilidad (pérdida) neta del año:		<u>\$ 617,486</u>	<u>273,368</u>	<u>(64,225)</u>

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de resultados y otros resultados integrales (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares, excepto por la utilidad por acción)

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Utilidad (pérdida) neta del año		\$ <u>617,486</u>	<u>273,368</u>	<u>(64,225)</u>
Otros resultados integrales (ORI), neto de impuestos (Notas 20(b) y 22)				
Partidas que no se reclasificarán a resultados:				
Remediación del pasivo por beneficios definidos	22	5,755	(4,858)	20,885
Impuestos a la utilidad		(1,699)	1,607	(6,253)
Partidas que pueden reclasificarse a resultados:				
Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria	18	—	—	385
Remediación de beneficios a los empleados por transferencia de personal		(95)	(1,100)	(299)
Otros resultados integrales, neto de impuestos		<u>3,961</u>	<u>(4,351)</u>	<u>14,718</u>
Total utilidad (pérdida) integral del año		\$ <u><u>621,447</u></u>	<u><u>269,017</u></u>	<u><u>(49,507)</u></u>
Utilidad (pérdida) neta del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 617,439	273,334	(64,248)
Participación no controladora		<u>47</u>	<u>34</u>	<u>23</u>
Utilidad (pérdida) neta del año		\$ <u><u>617,486</u></u>	<u><u>273,368</u></u>	<u><u>(64,225)</u></u>
Total resultado integral del año atribuible a:				
Participación controladora		\$ 621,400	268,983	(49,530)
Participación no controladora		<u>47</u>	<u>34</u>	<u>23</u>
Total utilidad (pérdida) integral del año		\$ <u><u>621,447</u></u>	<u><u>269,017</u></u>	<u><u>(49,507)</u></u>
Utilidad (pérdida) por acción por operaciones recurrentes				
Utilidad (pérdida) básica por acción (dólares)	27	\$ <u><u>4.62</u></u>	<u><u>2.07</u></u>	<u><u>(0.47)</u></u>
Utilidad (pérdida) diluida por acción (dólares)	27	\$ <u><u>4.53</u></u>	<u><u>2.00</u></u>	<u><u>(0.47)</u></u>

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022
(Miles de US dólares)

	Atribuible a accionistas de la Compañía							Participación no controladora	Total capital contable (déficit)
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria	Remedición del pasivo por beneficios definidos	Déficit acumulado	Total	
Saldos al 1 de enero de 2024	\$ 4,326,906	(2,182,889)	24,750	29,703	(6,577)	13,100	(2,939,921)	(734,928)	(732,925)
Asignación de plan basado en acciones (Nota 23)	—	—	—	—	—	—	12,448	12,448	12,448
Aumento del capital social (Nota 26(a))	17,660	—	—	—	—	—	—	17,660	17,660
Disminución del capital social (Nota 26(a))	(818,544)	—	—	—	—	—	—	(818,544)	(818,544)
Total de resultado integral del año:									
Utilidad del año	—	—	—	—	—	—	617,439	617,439	617,486
Otros resultados integrales del año	—	—	—	—	—	4,056	(95)	3,961	3,961
Saldos al 31 de diciembre de 2024	\$ 3,526,022	(2,182,889)	24,750	29,703	(6,577)	17,156	(2,310,129)	(901,964)	(899,914)

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias
 Estados consolidados de cambios en el capital contable (continúa)
 Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022
 (Miles de US dólares)

	Atribuible a accionistas de la Compañía							Participación no controladora	Total capital contable (déficit)
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria	Remediación del pasivo por beneficios definidos	Déficit acumulado		
Saldos al 1 de enero de 2023	\$ 4,598,016	(2,182,889)	24,750	29,703	(6,577)	16,351	(3,212,155)	1,969	(730,832)
Aumento del capital social (Nota 26(a))	4,057	—	—	—	—	—	—	—	4,057
Disminución del capital social (Nota 26(a))	(275,167)	—	—	—	—	—	—	—	(275,167)
Total de resultado integral del año:									
Utilidad del año	—	—	—	—	—	—	273,334	34	273,368
Otros resultados integrales del año	—	—	—	—	—	(3,251)	(1,100)	—	(4,351)
Saldos al 31 de diciembre de 2023	\$ 4,326,906	(2,182,889)	24,750	29,703	(6,577)	13,100	(2,939,921)	2,003	(732,925)

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de cambios en el capital contable (continúa)

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

	Atribuible a accionistas de la Compañía						
	Capital social	Prima en emisión de acciones	Reserva legal	Reserva para recompra de acciones	Efecto por cambio en participación en ORI de subsidiaria	Remediación del pasivo por beneficios definidos	Total
Saldos al 1 de enero de 2022	\$ 373,578	77,540	24,750	29,703	(6,962)	1,719	(2,647,280)
Aumento del capital social - Efectivo (Nota 2(b))	720,000	—	—	—	—	—	—
Conversión del DIP Financing a capital social (Nota 2(b))	744,393	(72,917)	—	—	—	—	—
Prima de comisiones comprometidas (Nota 2(b))	108,000	(108,000)	—	—	—	—	—
Conversión a capital social de acreedores generales no garantizados (Nota 2(b))	2,694,450	(2,079,512)	—	—	—	—	—
Disminución del capital social (Nota 26(a))	(42,405)	—	—	—	—	—	—
Total de resultado integral del año:							
Pérdida neta del año	—	—	—	—	—	—	23
Otros resultados integrales del año	—	—	—	—	385	14,632	14,718
Saldos al 31 de diciembre de 2022	\$ 4,598,016	(2,182,889)	24,750	29,703	(6,577)	16,351	(730,832)

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Estados consolidados de flujos de efectivo

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

	<u>Nota</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Flujos de efectivo de actividades de operación				
Utilidad (pérdida) neta del año		\$ 617,486	273,368	(64,225)
Ajustes por:				
Impuestos a la utilidad		79,731	14,311	124,477
Depreciación y amortización	15 y 17	655,057	579,780	453,543
Deterioro (reversión)		—	3,427	(1,180)
Asignación de plan de pagos basado en acciones		17,660	—	—
Reversión pasivos de arrendamiento		—	—	(11,567)
Participación en los resultados de negocios conjuntos		(5,858)	3,061	(329,648)
Pérdida en venta de propiedades y equipo		4,108	5,067	(5,140)
Otras provisiones por gastos de reestructura, netas		—	—	(102,521)
Provisiones, netas		192,546	127,888	140,276
Pérdida por instrumentos financieros derivados		334	1,758	790
Beneficios a los empleados		20,102	17,167	8,307
Baja de valor de inventarios		28	18	204
Estimación por cuentas incobrables		9,774	4,180	4,162
Intereses devengados, neto		241,416	214,379	269,852
Fluctuación cambiaria no realizada		3,708	(12,528)	22,595
Participación de los trabajadores en las utilidades		41,897	16,425	(369)
		1,877,989	1,248,301	509,556
Cuentas por cobrar		(42,395)	(106,394)	(167,363)
Cuentas por cobrar a partes relacionadas		(1,937)	(933)	(46)
Inventarios		(33,422)	(9,931)	(19,520)
Pagos anticipados y depósitos		(30,804)	2,147	32,788
Cuentas por pagar		5,132	312,968	38,376
Cuentas por pagar a partes relacionadas		366	302	(3,142)
Acreedores generales no garantizados		—	—	(464,004)
Transportación vendida no utilizada		(219,237)	57,636	102,683
Programa de pasajero frecuente		72,894	69,464	24,592
Intereses cobrados		55,465	64,180	15,334
Flujos de efectivo generados por actividades de operación		1,684,051	1,637,740	69,254
Impuesto a la utilidad pagado		(36,838)	(16,281)	(33,197)
Intereses pagados		(279,700)	(276,342)	(266,365)
Flujos netos de efectivo generados por (utilizados en) actividades de operación		1,367,513	1,345,117	(230,308)
Flujos de efectivo de actividades de inversión				
Adquisición de propiedades y equipo (incluyendo mantenimiento mayor)		(422,837)	(333,208)	(199,867)
Recursos provenientes de la venta de propiedades y equipo		2,796	159	3,133
Dividendos cobrados de negocio conjunto		6,853	—	2,455
Reembolso de capital de negocio conjunto		9,147	—	—
Adquisición de subsidiarias, neto de efectivo recibido		—	—	(262,949)
Cuentas por pagar a partes relacionadas		(14,000)	14,000	—
Activos intangibles		(29,078)	(33,237)	(13,700)
Pagos anticipados y depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipo		(41,886)	(53,921)	(50,726)
Flujos de efectivo utilizados en actividades de inversión		(489,005)	(406,207)	(521,654)
Flujos de efectivo de actividades de financiamiento				
Pago de consideración contingente	24	(24,059)	—	—
Aumento de capital social	2(b) y 26(a)	—	4,057	720,000
Disminución de capital social		(818,544)	(275,167)	(42,405)
Préstamos obtenidos		1,110,000	—	762,500
Pago de préstamos	21	(840,914)	(335,865)	(731,725)
Pago de arrendamientos	21	(346,539)	(302,859)	(112,700)
Flujos de efectivo (requeridos) generados por actividades de financiamiento		(920,056)	(909,834)	595,670
(Disminución) incremento en efectivo y equivalentes de efectivo		(41,548)	29,076	(156,292)
Efectos por cambios en el valor del efectivo y equivalentes de efectivo		(54,153)	66,440	19,396
(Disminución) incremento neto en efectivo y equivalentes de efectivo		(95,701)	95,516	(136,896)
Efectivo y equivalentes de efectivo:				
Al principio del año		937,698	842,182	979,078
A fin del año		\$ 841,997	937,698	842,182

Las notas de las páginas 14 a 104 forman parte integral de los estados financieros cons



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

Por los años terminados 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022

(Miles de US dólares)

(1) Entidad que reporta-

Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. (la “Compañía”) es una empresa constituida bajo las leyes de México y tiene su domicilio en Paseo de la Reforma 243 Piso 25, Colonia Cuauhtémoc, 06500 Ciudad de México, México. Los estados financieros consolidados de la Compañía, por los años terminados al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, comprenden a la Compañía y sus subsidiarias (en conjunto el “Grupo” o “Grupo Aeroméxico” y de forma individual como “entidades del Grupo”).

La Compañía hasta el 28 de diciembre 2022 cotizó en la Bolsa Mexicana de Valores (“BMV”) (ver Nota 26). La actividad principal del Grupo es la prestación de servicios de transportación aérea de personas, bienes, correspondencia y carga aérea en general dentro y fuera de la República Mexicana, así como programas de lealtad, prestación de servicios de capacitación y administración, comercialización de sistemas de franquicias y administración de inversiones en acciones.

(2) Bases de preparación-

a) Declaración sobre cumplimiento

Los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas se prepararon de acuerdo con las Normas de Contabilidad NIIF (“NIIF”), emitidas por el Consejo Internacional de Normas de Información Financiera (“IASB” por sus siglas en inglés). La designación NIIF incluye todas las normas emitidas por el IASB y sus interpretaciones relacionadas emitidas por el Comité de Interpretaciones de Normas de Información Financiera (“IFRIC” por sus siglas en inglés).

El 2 de abril de 2025, el Director General y el Director Ejecutivo de Finanzas de la Compañía, Andrés Conesa Labastida y Ricardo Sánchez Baker, respectivamente, autorizaron la emisión de los estados financieros consolidados adjuntos y sus notas.

De conformidad con la Ley General de Sociedades Mercantiles (“LGSM”) y los estatutos de la Compañía, los accionistas tienen facultades para modificar los estados financieros después de su emisión. Los estados financieros consolidados adjuntos serán sometidos a la aprobación de la próxima Asamblea de Accionistas.

b) Reestructura financiera y salida de Capítulo 11-

El 30 de junio de 2020, la Compañía anunció que había iniciado, junto con sus afiliadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V. (de manera conjunta referidos como “Deudores”), el procedimiento voluntario del Capítulo 11 (“Capítulo 11”) ante la Corte de Quiebras de los Estados Unidos de América para el Distrito Sur de Nueva York (la “Corte de Quiebras”) para implementar una reestructuración financiera, sin dejar de atender a los clientes.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Plan de Reorganización-

El 17 de marzo de 2022 (la “Fecha Efectiva”), Grupo Aeroméxico emergió del Capítulo 11 y el Plan de Reorganización del Grupo (“Plan de Reorganización”) entró en vigor.

Como resultado del Plan de Reorganización, y con base en la Asamblea de Accionistas celebrada el 14 de enero de 2022, la Compañía aumentó su capital social como se describe a continuación:

	Capital social	Prima en emisión de acciones
Efectivo	\$ 720,000	—
Conversión del DIP Financing a capital social (1)	744,393	(72,917)
Prima de comisiones comprometidas (2)	108,000	(108,000)
Conversión a capital social de acreedores generales no garantizados (3)	<u>2,694,450</u>	<u>(2,079,512)</u>
Total de aumento de capital social en 2022	<u>\$ 4,266,843</u>	<u>(2,260,429)</u>

- (1) Corresponde a la conversión del Tramo 2 del DIP Financing (“Debtor-In-Possession” por sus siglas en inglés) por nuevas acciones del capital social.
- (2) Corresponde a la prima pagada por nuevas acciones con relación a la suscripción y aportación en efectivo de capital social.
- (3) Corresponde a la capitalización de diversos reclamos de acreedores generales no garantizados del Grupo.

Adicionalmente, ciertos inversionistas aportaron \$762.5 millones a Grupo Aeroméxico de nueva deuda (“Financiamiento de Salida”) a través de Notas Garantizadas. El 17 de junio de 2022, Grupo Aeroméxico concluyó el listado de estas Notas en el mercado de la República de Singapur emitidas originalmente el 17 de marzo de 2022, con una tasa de interés anual del 8.50% (ver Nota 21).

c) Bases de medición-

Estos estados financieros consolidados están presentados en dólares estadounidenses (“\$”, “dólar” o “US”), que es la moneda funcional del Grupo. Toda la información financiera presentada en dólares estadounidenses ha sido redondeada a miles, excepto cuando se indique lo contrario.

A menos que se indique lo contrario, los totales y porcentajes podrían no reflejar con precisión las cifras absolutas en este documento, debido al redondeo.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

d) Empleo de estimaciones y juicios-

La preparación de los estados financieros consolidados requiere que la Administración efectúe juicios, estimaciones y suposiciones que afectan la aplicación de políticas contables y los importes reportados de activos, pasivos, ingresos y gastos.

Nosotros basamos nuestros juicios, estimaciones y suposiciones en información histórica e información proyectada, así como las condiciones económicas regionales y de la industria en la que nosotros o nuestros clientes operan, dichos cambios podrían afectar negativamente nuestras estimaciones. Aunque, nosotros creemos que hacemos estimaciones razonables, sobre la resolución final de las incertidumbres presentadas, no se puede asegurar que el resultado final de estos asuntos sea coherente con lo que se refleja en nuestros activos, pasivos, ingresos y gastos. Los resultados reales pueden diferir de estas estimaciones.

Las estimaciones y las suposiciones correspondientes se revisan de manera continua. Los cambios derivados de las revisiones a las estimaciones contables se reconocen en el período en el cual se revisan y en períodos futuros que sean afectados.

En las notas a los estados financieros consolidados que se mencionan a continuación se incluye la información sobre estimaciones y suposiciones en la aplicación de políticas contables que tienen efectos significativos en los montos reconocidos en los estados financieros consolidados.

Notas 3(e) y 15 – vidas útiles de propiedades y equipo

Nota 3(f) – tasa incremental por préstamos para estimar los activos por derechos de uso y los pasivos por arrendamiento

Nota 3(i) – deterioro

Nota 3(l) – reconocimiento de ingresos: determinación de si el ingreso procedente de los servicios proporcionados por el Grupo es reconocido a lo largo del tiempo o en un momento determinado

Nota 24 – provisión para la devolución de aviones

En las notas siguientes se incluye información sobre supuestos e incertidumbre de estimaciones que tienen un riesgo significativo de dar por resultado, un ajuste material dentro del próximo ejercicio:

Nota 3(l) – transportación vendida no utilizada y programa de viajero frecuente

Nota 20 – activos y pasivos por impuestos diferidos

Nota 24 – provisiones

Nota 28 – medición de la estimación para pérdidas crediticias esperadas por deudores comerciales y activos del contrato: supuestos clave para determinar la tasa de pérdida promedio ponderada

Nota 33 – contingencias y compromisos



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

e) Alcance de consolidación-

Los estados financieros consolidados incluyen Grupo Aeroméxico, Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y todas las entidades que están controladas directa o indirectamente por Grupo Aeroméxico.

Todas las entidades de Grupo Aeroméxico preparan sus estados financieros al 31 de diciembre. Todos los estados financieros han sido preparados aplicando los mismos principios de contabilidad y valuación de NIIF. Los saldos y operaciones entre partes relacionadas consolidadas han sido eliminados.

Durante el año terminado el 31 de diciembre 2024, no existieron cambios en el número de entidades incluidas en los estados financieros consolidados (ver Nota 6), 26 compañías al inicio y al final del año.

(3) Políticas contables materiales-

Las políticas contables siguientes se han aplicado a todos los períodos presentados en estos estados financieros consolidados, a excepción que así se indique en específico.

Las políticas contables han sido aplicadas consistentemente por las entidades del Grupo.

(a) Bases de consolidación-

i. *Combinación de negocios-*

El Grupo contabiliza las combinaciones de negocios utilizando el método de adquisición cuando el conjunto de actividades y activos adquiridos cumple la definición de un negocio y el control se transfiere al Grupo (ver ii). Al determinar si un determinado conjunto de actividades y activos es un negocio, el Grupo evalúa si el conjunto de activos y actividades adquiridos incluye, como mínimo, un insumo y un proceso sustantivo, y si el conjunto adquirido tiene la capacidad de elaborar productos.

El Grupo tiene la opción de aplicar una 'prueba de concentración' que permite una evaluación simplificada de si un conjunto de actividades y activos adquiridos no es un negocio. La prueba opcional de concentración se cumple si sustancialmente todo el valor razonable de los activos brutos adquiridos se concentra en un solo activo identificable o grupo de activos identificables similares.

La contraprestación transferida en la adquisición generalmente se mide al valor razonable al igual que los activos netos identificables adquiridos. Cualquier plusvalía o crédito mercantil resultante es sometida a pruebas anuales de deterioro (ver Nota 3 (i) ii). Cualquier ganancia por compra en condiciones muy ventajosas se reconoce de inmediato en resultados. Los costos de transacción se registran como gasto cuando se incurren, excepto si se relacionan con la emisión de deuda o instrumentos de capital.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

La contraprestación transferida no incluye los importes relacionados con la liquidación de relaciones pre-existentes. Dichos importes generalmente se reconocen en resultados.

Cualquier contraprestación contingente es medida al valor razonable a la fecha de adquisición. Si una obligación para pagar la contraprestación contingente que cumple con la definición de instrumentos financieros está clasificada como capital no deberá medirse nuevamente y su liquidación posterior deberá contabilizarse dentro del capital. De no ser así, la otra contraprestación contingente se mide nuevamente al valor razonable en cada fecha de presentación y los cambios posteriores en el valor razonable de la contraprestación contingente se reconocen en resultados.

Si se requiere intercambiar las concesiones de pago basado en acciones ("concesiones de reemplazo") por concesiones mantenidas por los empleados de la empresa adquirida ("concesiones de la empresa adquirida"), una parte o todo el monto de las concesiones de reemplazo de la adquiriente se incluyen en la medición de la contraprestación transferida en la combinación de negocios. Esta determinación se basa en el valor basado en el mercado de las concesiones de reemplazo comparado con el valor basado en el mercado de las concesiones de la empresa adquirida y el nivel hasta el que las concesiones de reemplazo se relacionan con el servicio previo a la combinación.

Una adquisición incremental ocurre cuando un accionista obtiene el control de una entidad mediante la adquisición de una participación adicional en esa entidad. De acuerdo con las NIIF, el Grupo volvió a medir su participación previamente mantenida a valor razonable en el año 2022.

ii. Subsidiarias-

Las compañías subsidiarias son entidades controladas por el Grupo (ver Nota 6). El Grupo controla otra entidad, cuando se expone a, o tiene derecho a, rendimientos variables procedentes de su involucramiento con la entidad y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder sobre la entidad. Los estados financieros de las compañías subsidiarias se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo desde la fecha en que comienza el control y hasta la fecha en que termina dicho control. Las políticas contables de las compañías subsidiarias han sido adecuadas cuando ha sido necesario para alinearlas con las políticas adoptadas por el Grupo. Todas las subsidiarias del Grupo prepararon sus estados financieros al 31 de diciembre.

iii. Pérdida de control-

En caso de pérdida de control, el Grupo deja de reconocer los activos y pasivos de la subsidiaria, cualquier participación no controlada y cualquier componente del capital contable de la subsidiaria. Cualquier superávit o déficit resultante de la pérdida de control se reconoce en resultados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Si el Grupo retiene una participación en la subsidiaria anterior, dichos intereses se miden por su valor razonable en la fecha en que se pierde el control.

iv. Inversiones en compañías reconocidas por el método de participación-

Al 31 de diciembre de 2024, la participación en compañías reconocidas por el método de participación, se componen de la inversión en un negocio conjunto (AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. o “MRO”)

Las compañías asociadas son aquellas entidades en las cuales el Grupo ejerce influencia significativa, pero no control o control conjunto, sobre las políticas financieras y de operación. Los negocios conjuntos son aquellas entidades sobre cuyas actividades el Grupo ejerce control conjunto, mediante el cual el Grupo tiene derecho a los activos netos del acuerdo, en lugar de derechos a sus activos y obligaciones por sus pasivos.

Las inversiones en asociadas y negocios conjuntos se registran por el método de participación y se reconocen inicialmente a su costo de adquisición, incluido los costos ejercidos en la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los estados financieros consolidados incluyen la participación del Grupo en los resultados y otros resultados integrales de las inversiones en negocios conjuntos y asociadas contabilizadas por el método de la participación, hasta la fecha en que cese la influencia significativa en el control conjunto.

MRO hasta el 30 de noviembre de 2022 realizó el mantenimiento pesado de punta a punta al fuselaje de las aeronaves especialmente para sus partes relacionadas Aerovías de México, S. A. de C. V., Aerolitoral, S. A. de C. V. y Delta Air Lines, Inc. A partir del 1 de diciembre de 2022, el MRO renta sus activos a terceros.

v. Transacciones eliminadas en la consolidación-

Los saldos y operaciones importantes entre las compañías del Grupo, así como los ingresos y gastos no realizados, se han eliminado en la preparación de los estados financieros consolidados. Las utilidades no realizadas derivadas de transacciones entre entidades del Grupo en las que se tienen inversiones contabilizadas bajo el método de participación se eliminan contra la inversión en la medida de la participación del Grupo en la asociada o negocio conjunto. Las pérdidas no realizadas se eliminan de igual manera que las utilidades no realizadas, pero solamente en la medida en que no exista evidencia de deterioro.

(b) Moneda extranjera-

i. Operaciones en moneda extranjera-

Las operaciones en moneda extranjera se convierten a las respectivas monedas funcionales de las entidades del Grupo al tipo de cambio vigente en las fechas de las operaciones.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a la fecha de reporte se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio a esa fecha.

Los activos y pasivos no monetarios denominados en moneda extranjera que se miden a valor razonable se vuelven a convertir a la moneda funcional al tipo de cambio en la fecha en que se determinó el valor razonable. Las partidas no monetarias que se miden en términos de costo histórico en una moneda extranjera se convierten utilizando el tipo de cambio en la fecha de la transacción. Las diferencias cambiarias derivadas de la reconversión se reconocen en resultados y presentadas dentro de ingresos (costos) financieros.

(c) Instrumentos financieros-

Instrumentos financieros no derivados-

Los instrumentos financieros no derivados incluyen inversiones en títulos de deuda, cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar, efectivo y equivalentes de efectivo, préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

El efectivo y equivalentes de efectivo comprenden saldos de efectivo y depósitos a la vista con un vencimiento original de tres meses o menos.

El efectivo restringido comprende los saldos de efectivo del Fideicomiso F/1748, fideicomiso emisor consolidado utilizado por el Grupo para bursatilizar los flujos de efectivo procedentes de la venta de boletos por tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, que se pagará a los tenedores de los certificados bursátiles fiduciarios emitidos por el Fideicomiso. Adicionalmente en el año 2022 el efectivo restringido incluye también un fideicomiso para cubrir los pagos de acciones a liquidar en relación con la oferta pública de adquisición de acciones, como se explica en la Nota 26.

El Grupo reconoce inicialmente los préstamos, cuentas por cobrar y depósitos en la fecha en que se originan. Otros activos financieros (incluyendo los activos designados a valor razonable a través de resultados) se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la cual el Grupo se convierte en integrante de las disposiciones contractuales del instrumento.

El Grupo elimina un activo financiero cuando expiran los derechos contractuales a los flujos de efectivo provenientes del activo, o transfiere los derechos a recibir los flujos de efectivo contractuales del activo financiero en una transacción en la que se transfieren sustancialmente todos los riesgos y beneficios de la titularidad sobre el activo financiero. Cualquier participación en los activos financieros transferidos que sea creado o conservado por parte del Grupo se reconoce como un activo o pasivo por separado.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Compensación-

Los activos y pasivos financieros se deben compensar y presentarse netos en los estados financieros, sólo si el Grupo tiene el derecho legal de compensar los montos y pretende ya sea liquidar sobre una base neta de activos y pasivos financieros o bien, realizar el activo y liquidar el pasivo en forma simultánea.

Activos financieros no derivados-

El Grupo clasifica sus activos financieros no derivados en las siguientes categorías: activos financieros a valor razonable a través de resultados, costo amortizado, y valor razonable a través de otros resultados integrales ("ORI").

La clasificación de los activos financieros se basa tanto en el modelo de negocios como en las características de los flujos contractuales de los mismos.

i. Activos financieros a valor razonable a través de resultados-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de resultados si su intención es mantenerlo con fines de negociación, o no ha cumplido con la prueba de solo pago de principal e intereses ("SPPI"), o si se designa como tal en su reconocimiento inicial. Los activos financieros se designan a su valor razonable a través de resultados si el Grupo administra dichas inversiones y toma decisiones de compra y venta con base en su valor razonable y de acuerdo con la política de inversión o de administración de riesgos del Grupo.

En su reconocimiento inicial, los costos atribuibles a la transacción se reconocen en resultados conforme se incurran. Los activos financieros a valor razonable a través de resultados se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés o ingreso por dividendo, se reconocen en resultados. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.

ii. Costo amortizado-

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su costo amortizado siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea el cobro del principal e interés, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los préstamos y cuentas por cobrar son activos financieros con pagos fijos o determinables que no cotizan en un mercado activo. Dichos activos se reconocen inicialmente a su valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, los préstamos y cuentas por cobrar se miden a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo, menos pérdidas por deterioro. Los préstamos y cuentas por cobrar incluyen cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

iii. *Activos financieros a valor razonable a través de ORI-*

Un activo financiero se presenta y es clasificado a su valor razonable a través de ORI siempre que el objetivo de su modelo de negocio sea tanto el cobro como la venta de sus flujos contractuales de principal e intereses, así como haber cumplido con la prueba SPPI. Los activos financieros a valor razonable a través del ORI se valúan a su valor razonable, y los cambios en el valor razonable, incluyendo cualquier interés, se reconocen en el ORI. El valor razonable es obtenido de contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores, o se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado.

Pasivos financieros no derivados-

Los pasivos financieros del Grupo se reconocen inicialmente en la fecha de contratación en la que el Grupo se convierte en parte de las disposiciones contractuales del instrumento. El Grupo elimina un pasivo financiero cuando se satisfacen, cancelan, o expiran sus obligaciones contractuales.

Una subsidiaria del Grupo ("Fideicomiso F/1748" o "Fideicomiso") ha colocado Certificados Bursátiles Fiduciarios ("CEBURES") emitidos en la Bolsa Mexicana de Valores, de acuerdo a su programa autorizado hasta por un monto de Ps.7,000 millones, a través de distintas series con un vencimiento de cinco años. Los CEBURES devengan un interés variable a una Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio ("TIIE") + 168 puntos base.

Los CEBURES están garantizados por los flujos de efectivo obtenidos de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viaje en México, transferidos al Fideicomiso.

El Grupo determinó que tiene control sobre el Fideicomiso, ya que está expuesto, o tiene derecho, a rendimientos variables procedentes de su involucramiento con el Fideicomiso y tiene la capacidad de afectar a los rendimientos a través de su poder de decisión sobre el Fideicomiso, por lo que la deuda y efectivo restringido del Fideicomiso, se incluyen en los estados financieros consolidados del Grupo (ver Notas 10 y 21).

El Grupo cuenta con los siguientes pasivos financieros no derivados: préstamos, proveedores y otras cuentas por pagar.

Dichos pasivos financieros se reconocen inicialmente a valor razonable más los costos directamente atribuibles a la transacción. Con posterioridad al reconocimiento inicial, estos pasivos financieros se valúan a su costo amortizado utilizando el método de interés efectivo.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El Grupo deja de reconocer un pasivo financiero cuando sus obligaciones contractuales se cumplen, se cancelan o expiran. El Grupo también da de baja un pasivo financiero cuando se modifican sus términos y los flujos de efectivo del pasivo modificado son sustancialmente diferentes, en cuyo caso se reconoce un nuevo pasivo financiero basado en los términos actualizados a su valor razonable.

Al dar de baja un pasivo financiero, la diferencia entre el importe en libros cancelado y la contraprestación pagada (incluidos los activos transferidos que no sean en efectivo o los pasivos asumidos) se reconoce en resultados.

Instrumentos financieros derivados (“IFD”) y contabilidad de coberturas-

Para gestionar los riesgos derivados de las fluctuaciones en los precios del combustible o Turbosina, ocasionalmente el Grupo utiliza selectivamente instrumentos financieros derivados tales como opciones asiáticas sobre el precio del *Jet Fuel 54* (“*JF54*”). El valor razonable de las opciones se obtiene mediante modelos de valuación que dependen del precio promedio del subyacente de referencia durante un período observado de tiempo. Durante 2024, 2023 y 2022 el Grupo no tuvo IFD sobre *JF54*.

Adicionalmente, en relación con su exposición de tasas de interés a largo plazo proveniente de deuda financiera contratada a tasas variables, el Grupo tiene establecidas algunas estrategias que buscan mitigar los riesgos adversos sobre sus flujos de efectivo que podrían presentarse ante fluctuaciones importantes en los niveles de las tasas de interés de referencia, en específico para la TIIE. Los IFD que el Grupo ha contratado al respecto son *swaps* de tasa de interés que le han permitido cambiar su perfil de tasa variable en los financiamientos a largo plazo con TIIE por una tasa fija.

Durante la vigencia de los *swaps*, éstos se valúan a su valor razonable y en caso de no cumplir con los requisitos de asignación de cobertura contable, los efectos se registran inmediatamente en los resultados del ejercicio al ser clasificadas como instrumentos con fines de negociación. Cualquier cobertura inefectiva relacionada a *JF54* e instrumentos derivados de tasas de interés se reconocen en las líneas de combustible e ingresos (costos) financieros, respectivamente, en los estados consolidados de resultados.

Antes de entrar en estos contratos de instrumentos derivados, la Administración deberá de obtener la aprobación del Comité de Finanzas, quien es el responsable de determinar los volúmenes requeridos para mitigar, así como de los precios de las mismas. El propósito de estas operaciones es el de mitigar el riesgo relacionado con el precio del combustible y/o tasas de interés.

Los derivados se reconocen inicialmente a su valor razonable. Los cambios en el valor razonable se determinan con base en precios de mercado reconocidos y cuando no cotizan en un mercado observable, se determinan con base en modelos de valuación utilizando datos observados en el mercado. Asimismo, puede ser obtenido de las contrapartes financieras que actúan como agentes valuadores.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Capital social-

Acciones ordinarias-

Las acciones ordinarias se clasifican como capital. Los costos incrementales que sean directamente atribuibles a la emisión de acciones ordinarias y opciones sobre acciones se reconocen como una deducción del capital contable, neto de efectos de impuestos.

Recompra de acciones (acciones de tesorería)-

Cuando ciertas acciones del capital social se recompran, el monto de la contraprestación pagada, que incluye los costos directamente atribuibles, neto de efecto de impuestos, se reconoce como una reducción del capital contable. Las acciones que se recompran se clasifican como acciones en tesorería y se presentan como una deducción del capital contable. Cuando las acciones en tesorería se venden o re-emiten con posterioridad, el monto recibido se reconoce como un incremento en el capital contable, y el excedente o déficit resultante de la transacción se presenta como parte de la prima en emisión de acciones. Al 31 de diciembre de 2024, esta reserva se encuentra en espera de uso hasta que un nuevo registro bursátil ocurra en el futuro.

(d) Inventarios-

Los inventarios de refacciones, accesorios, materiales y suministros se registran al costo o a su valor neto de realización, el que sea menor. El costo de los inventarios se basa en la fórmula de costos promedio y son reconocidos en resultados conforme se consumen.

(e) Propiedades y equipo-

i. Reconocimiento y medición-

El equipo de vuelo y otros elementos de propiedades y equipo están registrados a su costo de adquisición menos depreciación y pérdidas por deterioro acumuladas.

El costo incluye los gastos que son directamente atribuibles a la adquisición del activo. El costo de activos construidos para uso propio incluye el costo de los materiales y mano de obra directa, y otros costos directamente atribuibles que se requieran para poner el activo en condiciones de uso. Los costos relacionados con equipo arrendado según las especificaciones contractuales y los costos financieros para activos calificables son capitalizados.

Las partes y refacciones reparables de equipo de vuelo son clasificadas como propiedades y equipo si son esperados utilizar en más de un período.

Cuando las partes de una partida de propiedades y equipo tienen diferentes vidas útiles, se registran como componentes separados (componentes mayores) de propiedades y equipo.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Las ganancias y pérdidas por la venta de una partida de propiedades y equipo se determinan comparando los recursos provenientes de la venta contra el valor en libros de propiedades y equipo, y se reconocen netos dentro de “otros ingresos” en el resultado del ejercicio.

En caso de que el Grupo reciba créditos de los fabricantes en relación con la adquisición de determinadas aeronaves y motores con base a los términos y condiciones individuales de cada acuerdo de dichos créditos, estos últimos se registran como una reducción del costo de las correspondientes aeronaves y motores.

ii. Costos subsecuentes-

El costo de reemplazo de una partida de propiedades y equipo se reconoce a su valor en libros, si es probable que los beneficios económicos futuros comprendidos en dicha parte sean recuperables para el Grupo y su costo se puede determinar de manera confiable. El valor en libros de la parte reemplazada se elimina. Los costos de la operación del día a día de propiedades y equipo se reconocen en resultados conforme se incurren.

iii. Depreciación-

La depreciación se calcula sobre el monto que corresponde al costo de un activo, menos su valor residual. La depreciación se reconoce en resultados usando el método de línea recta de acuerdo con la vida útil estimada de cada componente de las partidas de propiedades y equipo, la cual es determinada por la Administración teniendo en cuenta el trabajo de peritos valuadores externos, que se revisa periódicamente y se registra desde que dichos activos están disponibles para entrar en operación. Los activos arrendados se deprecian durante la vigencia del contrato de arrendamiento o la vida útil de los activos, lo que resulte menor, salvo que haya certeza razonable de que el Grupo vaya a adquirir la propiedad de los activos arrendados al término del contrato de arrendamiento. Los terrenos no se deprecian.

A continuación se indican las tasas de depreciación y valores residuales para cada clase de activo:

	<u>Tasa</u>	<u>% valor residual</u>
Equipo de vuelo bajo arrendamiento financiero	3.3% a 8%	7-15
Partes y refacciones de avión	5% a 10%	—
Construcciones	5% a 10%	—
Equipo de tierra	10%	—
Equipo de transporte	10% a 25%	—
Mobiliario	10%	—
Maquinaria y equipo	10% a 33%	—
Equipo de cómputo	25%	—
Mantenimiento mayor	8.33% a 57.14%	—



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El método de depreciación, vidas útiles y valores residuales se revisan al cierre de cada año, y se ajustan en caso de ser necesario.

iv. *Costos de mantenimiento-*

Mantenimiento mayor-

Los costos de mantenimiento y reparación mayor de equipos de vuelo propios y arrendados (es decir, el mantenimiento mayor de grandes componentes de aeronaves, como por ejemplo motores y trenes de aterrizaje) se contabilizan por el método de refacción reparada ("*built-in-overhaul*"). El método de refacción reparada consiste en que el Grupo reconoce el costo estimado para dichos mantenimientos mayores como un componente separado de propiedades y equipo (mantenimiento mayor). Estos costos de mantenimiento mayor se deprecian en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento, y se presenta en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de los gastos de operación (depreciación y amortización). Los costos de mantenimiento mayor subsecuentes se capitalizan y amortizan en el período más corto entre el tiempo que transcurrirá hasta el siguiente mantenimiento mayor o el período remanente en los términos del contrato de arrendamiento. Los desembolsos de efectivo relacionados a dicho mantenimiento mayor se presentan en los estados consolidados de flujos de efectivo bajo la línea de "adquisiciones de propiedades y equipo" como parte de los "flujos de efectivo por actividades de inversión" y la depreciación relacionada se reporta como parte de los ajustes al flujo de actividades de operación.

Mantenimiento directo o en línea-

Los pagos hechos en relación con el mantenimiento directo fuera de los mantenimientos mayores programados para aeronaves propias y arrendadas (inspecciones de rutina de toda la aeronave, incluyendo fuselaje y remplazo de partes rotables menores) se registran en resultados al incurrirse y son reportados en los estados consolidados de resultados y otros resultados integrales como parte de la línea de gasto por mantenimiento en los gastos de operación. Los desembolsos de efectivo por estos conceptos se reportan en los estados consolidados de flujos de efectivo como parte de "flujos por actividades de operación".

Si el Grupo se compromete contractualmente a devolver el equipo de vuelo en un estado determinado o para compensar al arrendador sobre la base de la condición real del equipo de vuelo al final del plazo del arrendamiento, el Grupo reconoce durante el plazo del contrato una provisión para devoluciones de aeronaves arrendadas (ver Nota 3(j)).



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(f) Arrendamientos-

Al inicio de un contrato, el Grupo evalúa si el contrato es, o contiene, un arrendamiento. Un contrato es, o contiene un arrendamiento si transmite el derecho a controlar el uso de un activo identificado por un período de tiempo a cambio de una contraprestación.

Como arrendatario-

Al inicio o al momento de la modificación de un contrato que contiene un componente de arrendamiento, el Grupo distribuye la contraprestación en el contrato a cada componente de arrendamiento sobre la base de sus precios independientes relativos. No obstante, en el caso de los arrendamientos de propiedades y equipo, el Grupo ha escogido no separar los componentes que no son de arrendamiento y contabilizar los componentes de arrendamiento y los que no lo son como un componente de arrendamiento único.

El Grupo reconoce un activo por derecho de uso y un pasivo por arrendamiento a la fecha de comienzo del arrendamiento. El activo por derecho de uso se mide inicialmente al costo, que incluye el importe inicial del pasivo por arrendamiento ajustado por los pagos por arrendamiento realizados antes o a partir de la fecha de comienzo, más cualquier costo directo inicial incurrido y una estimación de los costos futuros al dismantelar y eliminar el activo subyacente o el lugar en el que está ubicado, menos los incentivos de arrendamiento recibidos.

Posteriormente, el activo por derecho de uso se deprecia usando el método en línea recta desde la fecha de inicio y hasta el final del plazo del arrendamiento, a menos que el arrendamiento transfiera la propiedad del activo subyacente al Grupo al final del plazo del arrendamiento o que el costo del activo por derecho de uso refleje que el Grupo va a ejercer una opción de compra. En ese caso, el activo por derecho de uso se depreciará a lo largo de la vida útil del activo subyacente, que se determina sobre la misma base que la de las propiedades y equipos. Además, el activo por derecho de uso se reduce periódicamente por las pérdidas por deterioro del valor, si las hubiere, y se ajusta por ciertas nuevas mediciones del pasivo por arrendamiento.

El pasivo por arrendamiento se mide inicialmente al valor presente de los pagos descontados por arrendamiento que no se hayan pagado en la fecha de inicio, utilizando la tasa de interés implícita en el arrendamiento o, si esa tasa no pudiera determinarse fácilmente, la tasa incremental por préstamos del Grupo. Por lo general, el Grupo utiliza su tasa incremental por préstamos como tasa de descuento. Esta tasa comprende supuestos importantes, tales como tasas de referencia, calificaciones crediticias, riesgo país y ajustes específicos a la naturaleza de los activos arrendados.

El Grupo determina su tasa incremental por préstamos obteniendo tasas de interés de diversas fuentes de financiamiento externas y realiza ciertos ajustes para reflejar los plazos del arrendamiento y el tipo de activo arrendado.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Los pagos por arrendamiento incluidos en la medición del pasivo por arrendamiento se incluyen a continuación:

- pagos fijos, incluyendo en esencia los pagos fijos;
- pagos por arrendamiento variables, que dependen de un índice o una tasa, inicialmente medidos empleando el índice o tasa en la fecha de inicio;
- importes que espera pagar el arrendatario como garantías de valor residual; y
- el precio de ejercicio de una opción de compra si el Grupo está razonablemente seguro de ejercer esa opción, los pagos por arrendamiento en un período de renovación opcional si el Grupo tiene certeza razonable de ejercer dicha extensión, y pagos por penalizaciones derivadas de la terminación anticipada del arrendamiento a menos que el Grupo tenga certeza razonable de no finalizar el arrendamiento anticipadamente.

El pasivo por arrendamiento se mide al costo amortizado utilizando el método de interés efectivo. Se realiza una nueva medición cuando existe un cambio en los pagos por arrendamiento futuros producto de un cambio en un índice o tasa, si existe un cambio en la estimación del Grupo del importe que se espera pagar bajo una garantía de valor residual, si el Grupo cambia su evaluación de si ejercerá o no una opción de compra, ampliación o terminación, o si existe un pago por arrendamiento fijo en esencia que haya sido modificado.

Cuando se realiza una nueva medición del pasivo por arrendamiento de esta manera, se realiza el ajuste correspondiente al importe en libros del activo por derecho de uso, o se registra en resultados si el importe en libros del activo por derecho de uso se ha reducido a cero.

El Grupo presenta activos por derecho de uso que no cumplen con la definición de propiedades de inversión en “propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso” y pasivos por arrendamiento en “deuda financiera incluyendo arrendamientos” en el estado de situación financiera (ver Notas 15 y 21).

Arrendamientos de corto plazo y arrendamientos de activos de bajo valor-

El Grupo ha escogido no reconocer activos por derecho de uso y pasivos por arrendamiento por los arrendamientos de activos de bajo valor y arrendamientos de corto plazo, incluyendo el equipo de TI. El Grupo reconoce los pagos por arrendamiento asociados con estos arrendamientos como gasto sobre una base lineal durante el plazo del arrendamiento.

(g) Activos intangibles-

Los activos intangibles corresponden principalmente a programas de cómputo o software, derechos fiduciarios, contratos con socios y relaciones con clientes, marcas y crédito mercantil.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

i. Contratos con socios y relaciones con clientes -

Los contratos con socios y relaciones con los clientes se consideran activos de larga duración, de los cuales, algunos de ellos se definen de forma definida y otros con vida indefinida.

Los activos intangibles de vida definida (como por ejemplo la base de miembros de "Aeroméxico Rewards" y algunos contratos con socios) se registran al costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro y se amortizan utilizando el método de línea recta durante sus vidas estimadas, típicamente 10 años. El período promedio de amortización remanente de algunos de los contratos con socios más importantes es de 2 años. La vida remanente de la base de miembros de Aeroméxico Rewards, se determina basada en la rotación histórica de sus miembros y algunos términos pactados en los contratos con socios.

Los activos intangibles de vida indefinida (como por ejemplo algunos contratos con socios) se registran al costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro y no se amortizan, sino que se sujetan anualmente a pruebas de deterioro, o con mayor frecuencia, en caso de existir eventos o cambios en las circunstancias que indiquen que estos activos intangibles puedan verse deteriorados.

En base en el análisis realizado por el Grupo sobre las disposiciones de la NIC 38 *Activos Intangibles* sobre la determinación de la vida útil de un activo intangible con una vida definida o indefinida, la Administración del Grupo ha determinado que para ciertos contratos con socios celebrados con determinadas tarjetas de marca compartida, otras aerolíneas y otros socios comerciales, la vida útil es indefinida, considerando que el riesgo de no renovación de estos acuerdos comerciales es bajo, derivado de la falta de un costo de renovación asociado, condiciones existentes de renovación automática, y los años de permanencia en que se han mantenido como socios estratégicos y los beneficios económicos y comerciales que se han obtenido de estas relaciones comerciales. Estos activos fueron reconocidos en julio de 2022 como parte de la adquisición de PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. ("PLM") (ver Nota 6).

ii. Marcas-

Las marcas registradas que se consideran activos intangibles con vida indefinida se registran al costo menos las pérdidas acumuladas por deterioro y no se amortizan, sino que se realiza anualmente una prueba por deterioro, o con mayor frecuencia, si los eventos o cambios en las circunstancias indican que las marcas pueden deteriorarse. Estos activos intangibles tienen una vida útil indefinida ya que no existe un límite previsible al período durante el cual se espera que el activo genere flujos de efectivo. Véase para las pruebas de deterioro la Nota 3(i).



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

iii. Crédito mercantil-

El crédito mercantil representa el exceso del costo de una adquisición sobre el valor razonable de la participación del Grupo en los activos netos identificables de la subsidiaria adquirida a la fecha de adquisición y se mide neto de las pérdidas acumuladas por deterioro. El crédito mercantil no se amortiza, sino que se prueba anualmente, o con mayor frecuencia, si los eventos o cambios en las circunstancias indican que el crédito mercantil pudiera deteriorarse.

iv. Otros activos intangibles -

Aquellos activos intangibles con vida útil definida se amortizan con base en la mejor estimación de su vida útil determinada de acuerdo con la expectativa de sus beneficios futuros.

Los derechos fiduciarios representan la contribución a un fideicomiso para la construcción de un nuevo proyecto denominado “Torre Aeroméxico” y están registrados a su costo de aportación menos reservas de deterioro.

v. Amortización-

La amortización se reconoce en resultados usando el método de línea recta con base en la vida útil estimada de los activos intangibles y se calcula sobre el costo del activo, menos su valor residual.

La amortización se reconoce a partir de la fecha en que los activos intangibles con vida útil definida se encuentran disponibles para su uso, ya que esto refleja de la mejor manera el patrón de consumo esperado de los beneficios económicos futuros incorporados en el activo.

Las vidas útiles estimadas para los períodos en curso y anteriores son las siguientes:

Software	4 - 7 años
Contratos con socios y relaciones con	10 años

Los métodos de amortización, vidas útiles y valores residuales de los activos intangibles se revisan al cierre de cada año y se ajustan en caso de ser necesario.

(h) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados no circulantes y depósitos de largo plazo representan principalmente depósitos a favor de los arrendadores de equipo de vuelo y grupos aeroportuarios; se presentan con base en la fecha establecida contractualmente relativa a su recuperación, como activo circulante o no circulante.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Los depósitos por mantenimiento son reconocidos como un activo en el momento en el que se realiza el pago correspondiente al proveedor. Estos depósitos son considerados como reservas de mantenimiento y son calculados generalmente sobre la base de horas voladas. Estas reservas de mantenimiento son reclasificadas a propiedades y equipo (mantenimiento mayor) una vez que se realiza el servicio de mantenimiento y reconocido en resultados a través de la depreciación con base en las políticas de mantenimiento del Grupo.

Los pagos anticipados de corto plazo representan principalmente publicidad, licencias de software, seguros y prepagos de combustible. Los pagos anticipados se reconocen como gasto en el estado de resultados cuando el servicio o el bien es recibido.

(i) Deterioro-

i. Activos financieros no derivados-

El Grupo reconoce correcciones de valor para pérdidas crediticias esperadas por:

- los activos financieros medidos al costo amortizado;
- las inversiones de deuda medidas al valor razonable con cambios en otros resultados integrales; y
- activos del contrato.

El Grupo mide las correcciones de valor por un importe igual a las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida del activo, excepto por lo siguiente, que se mide al importe de las pérdidas crediticias esperadas de doce meses:

- instrumentos de deuda que se determina que tienen un riesgo crediticio bajo a la fecha de presentación; y
- otros instrumentos de deuda y saldos bancarios para los que el riesgo crediticio (es decir, el riesgo de que ocurra incumplimiento durante la vida esperada del instrumento financiero) no ha aumentado significativamente desde el reconocimiento inicial.

Las correcciones de valor por cuentas por cobrar comerciales y activos del contrato siempre se miden por un importe igual al de las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida.

Las pérdidas crediticias esperadas durante el tiempo de vida son las pérdidas crediticias que resultan de todos los posibles sucesos de incumplimiento durante la vida esperada de un instrumento financiero.

Medición de las pérdidas crediticias esperadas-

Las pérdidas crediticias esperadas son el promedio ponderado por probabilidad de las pérdidas crediticias. Las pérdidas crediticias se miden como el valor presente de las insuficiencias de efectivo (es decir, la diferencia entre el flujo de efectivo adeudado a la entidad de acuerdo con el contrato y los flujos de efectivo que el Grupo espera recibir).



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Las pérdidas crediticias esperadas son descontadas usando la tasa de interés efectiva del activo financiero.

Activos financieros con deterioro crediticio

En cada fecha de presentación, el Grupo evalúa si los activos financieros registrados al costo amortizado y los instrumentos de deuda al valor razonable con cambios en otros resultados integrales tienen deterioro crediticio. Un activo financiero tiene “deterioro crediticio” cuando han ocurrido uno o más sucesos que tienen un impacto perjudicial sobre los flujos de efectivo futuros estimados del activo financiero.

Castigo

El importe en libros bruto de un activo financiero se castiga cuando el Grupo no tiene expectativas razonables de recuperar un activo financiero en su totalidad o una porción del mismo. El Grupo hace una evaluación individual de la oportunidad y el alcance del castigo con base en si existe o no una expectativa razonable de recuperación. El Grupo no espera que exista una recuperación significativa del importe castigado. No obstante, los activos financieros que son castigados podrían estar sujetos a actividades a fin de cumplir con los procedimientos del Grupo para la recuperación de los importes adeudados.

ii. Activos no financieros-

El valor en libros de los activos no financieros del Grupo, distintos a inventarios y activos por impuestos diferidos se revisan en cada fecha de reporte para determinar si existe algún indicio de posible deterioro. El Grupo realiza una evaluación de deterioro de los activos de larga duración en la unidad generadora de efectivo (“UGE”) cuando existen indicadores de que el valor en libros de dichos activos puede no ser recuperable. Esto implica estimar el monto recuperable de la UGE entre el mayor de su valor razonable menos los costos de venta, o su valor de uso utilizando un modelo de flujo de efectivo descontado. Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo tiene propiedades y equipo (incluyendo activos por derecho de uso), intangibles, pagos anticipados y depósitos, y algunos otros activos a largo plazo, que representan la UGE.

Para los activos intangibles que tienen vidas indefinidas, tales como los derechos fiduciarios, el monto recuperable se estima cada año en las mismas fechas.

Los contratos de socios y relaciones con clientes de vida indefinida no tienen fecha de vencimiento ni costo de renovación, y estos ajustes fueron reconocidos en julio de 2022 dentro de la adquisición de PLM.

Los activos corporativos del Grupo no generan entradas de efectivo por separado. Si hay alguna indicación de que un activo corporativo pudiera estar deteriorado, entonces se determina el valor de recuperación de la UGE a la cual pertenece el activo corporativo.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Se reconoce una pérdida por deterioro si el valor en libros de un activo o su UGE es superior a su valor de recuperación. Las pérdidas por deterioro se reconocen en resultados. Las pérdidas por deterioro registradas con relación a las UGE, se distribuyen primero para reducir el valor en libros de los activos en la unidad (grupo de unidades) sobre la base de prorrateo.

Las pérdidas por deterioro reconocidas en períodos anteriores se evalúan a la fecha de reporte para identificar indicios de que la pérdida se haya reducido o que ya no exista. Una pérdida por deterioro se revierte si ha habido un cambio en las estimaciones utilizadas para determinar el importe recuperable. Una pérdida por deterioro sólo se revierte en la medida que el valor en libros del activo no supere el valor en libros que hubiera determinado, neto de depreciación o amortización, si ninguna pérdida por deterioro se hubiera reconocido anteriormente.

El crédito mercantil que forma parte del valor en libros de una inversión que se reconoce por el método de participación, no se reconoce por separado y, por lo tanto, no se prueba por separado para deterioro. En lugar de ello, el monto total de la inversión reconocida por el método de participación se prueba en cuanto a posible deterioro como un solo activo cuando existe evidencia objetiva de que dicha inversión reconocida por el método de participación pudiera estar deteriorada.

(j) Provisiones-

Se reconoce una provisión si, como consecuencia de un evento pasado, el Grupo tiene una obligación legal o asumida presente que se pueda estimar de manera confiable, y es probable que requiera una salida de beneficios económicos para liquidar esa obligación. Las provisiones se determinan conforme a los flujos futuros de efectivo descontados a una tasa antes de impuestos que refleja las evaluaciones de mercado actual del valor del dinero atribuible al factor tiempo y los riesgos específicos del pasivo. El efecto del descuento por el paso del tiempo se reconoce como costo financiero.

Provisión para devolución de aviones-

En relación a los arrendamientos operativos donde el Grupo está obligado a devolver una aeronave en ciertas condiciones, se registra una provisión durante el término del arrendamiento. Esta provisión se hace en relación al valor presente de los costos futuros esperados para cumplir las condiciones de devolución tomando en consideración el plan de flota actual y la programación de mantenimientos a largo plazo. El valor presente de las condiciones de devolución se determina a la fecha de inicio del arrendamiento y está sujeto a revisiones anuales.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(k) Beneficios a los empleados-

i. *Planes de beneficios definidos-*

El Grupo tiene planes de pensiones de beneficio definido para algunos de sus empleados. En adición, la prima de antigüedad se proporciona a todos los empleados bajo la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que las primas de antigüedad son pagaderas, basada en el salario y años de servicio para los empleados que renuncien después de por lo menos quince años de servicio o sean despedidos.

Las obligaciones netas del Grupo respecto a los planes de pensiones de beneficios definidos se calculan por separado para cada plan, estimando el monto del beneficio futuro devengado por los empleados a cambio de sus servicios en los períodos en curso y pasados; ese beneficio se descuenta para determinar su valor presente y el valor razonable de los activos del plan se deducen. La tasa de descuento es el rendimiento a la fecha de reporte de los bonos gubernamentales que tienen fechas de vencimiento aproximadas a los vencimientos de las obligaciones del Grupo y que están denominados en la misma moneda en la cual se espera que se paguen los beneficios. El cálculo se realiza anualmente por un actuario calificado utilizando el método de crédito unitario proyectado de acuerdo con la NIC 19 (ver Nota 22). Cuando el cálculo resulta en un beneficio para el Grupo, el activo que se reconoce se limita al valor presente de los beneficios económicos disponibles, en la forma de reembolsos futuros del plan o reducciones en futuras contribuciones al plan. Para calcular el valor presente de los beneficios económicos, se toman en consideración los requerimientos mínimos de fondeo que se apliquen a cualquier plan del Grupo.

Remediciones del pasivo neto por beneficios definidos, que comprenden las pérdidas y ganancias actuariales, el rendimiento de los activos del plan (excluidos los intereses) y el efecto del techo financiero (si lo hay, excluyendo los intereses), se reconocen inmediatamente en los otros resultados integrales. El Grupo determina el gasto (ingreso) neto por intereses, sobre la obligación por beneficios definidos (activo) del período, aplicando la tasa de descuento utilizada para medir la obligación por beneficios definidos al inicio del período anual sobre la obligación por beneficios definidos neta (activo), como resultado de las contribuciones y los pagos realizados en los planes. Los gastos netos por intereses y otros gastos relacionados con los planes de beneficios definidos se reconocen en el resultado del año.

Cuando se modifican los beneficios o se reduce un plan, se reconoce inmediatamente el cambio que se produzca en los resultados del año. El Grupo reconoce las pérdidas y ganancias relativas a la compensación de un plan de beneficios definidos cuando ésta se produce.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

ii. Beneficios por terminación-

Los beneficios por terminación se reconocen como un gasto cuando el Grupo está comprometido de manera demostrable, sin posibilidad real de dar marcha atrás, con un plan formal detallado ya sea para terminar la relación laboral antes de la fecha de retiro normal, o bien, para proporcionar beneficios por terminación como resultado de una oferta que se realice para estimular el retiro voluntario. Los beneficios por terminación para los casos de retiro voluntario se reconocen como un gasto sólo si el Grupo ha realizado una oferta de retiro voluntario, es probable que la oferta sea aceptada, y el número de aceptaciones se puede estimar de manera confiable. Si los beneficios son pagaderos a más de 12 meses después del período de reporte, entonces se descuentan a su valor presente.

iii. Beneficios a corto plazo-

Las obligaciones por beneficios a los empleados a corto plazo se valúan sobre una base sin descuento y se cargan a resultados conforme se prestan los servicios respectivos.

Se reconoce un pasivo por el monto que se espera pagar bajo los planes de bonos en efectivo a corto plazo o reparto de utilidades, si el Grupo tiene una obligación legal o asumida de pagar dichos montos como resultado de servicios anteriores prestados por el empleado, y la obligación se puede estimar de manera confiable.

iv. Pagos basados en acciones-

El Grupo ha concedido ciertos beneficios liquidables mediante pagos basados en acciones a cierto personal ejecutivo clave de la Administración, sujetos a ciertos servicios y condiciones de desempeño. El costo de pagos otorgados se reconoce como un gasto de los empleados, con el correspondiente incremento en el patrimonio neto, en el período de adquisición de derechos. El importe reconocido como gasto se ajusta para reflejar únicamente el número de primas para los que se prevé que se cumplan las condiciones de los servicios relacionados, de tal manera que la cantidad finalmente reconocida como un gasto se basa en el número de primas que cumplan con las condiciones de los servicios relacionados a la fecha de adquisición de derechos.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(I) Reconocimiento de ingresos-

iv. *Transportación vendida no utilizada y reconocimiento de ingresos por vuelo de pasajeros y servicios complementarios-*

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada (obligación contractual conforme a la NIIF 15), y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los servicios prestados por otras aerolíneas (en donde la Compañía no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas), previamente vendidos a través de Aerovías de México, S. A. de C. V. (“Aeroméxico”) y por los boletos reembolsados.

Las ventas antes mencionadas donde Aeroméxico actúa como agente, resultan en cargos por servicios interlineales que forman parte de otros ingresos por comisiones, reconocidos en resultados cuando se presta el servicio.

Los ingresos por pasajeros, en virtud de que no representan una obligación de desempeño a la prestación de servicios de transportación aérea, agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de pasajero frecuente “Aeroméxico Rewards” de Aeroméxico.

El Grupo valúa la transportación vendida no utilizada, convirtiendo a la moneda funcional la venta de pasajes de los diferentes tipos de cambio vigentes a la fecha de estas operaciones.

Los boletos no utilizados (caducidad o “*breakage*”) se reconocen como un ingreso complementario de pasajeros, utilizando la fecha programada de los vuelos, revisando posteriormente los términos y condiciones de dichos boletos en los que el Grupo utiliza su experiencia histórica con boletos reembolsables y no reembolsables y otros patrones de uso.

Al momento de realizar una venta a un pasajero, el Grupo debe cobrar ciertos impuestos y cargos de otras tarifas como parte de los boletos de transportación aérea. Estos impuestos y cargos relacionados con los pasajeros incluyen, por ejemplo, el impuesto al valor agregado, tarifas por el uso de salida y/o llegada de aeropuertos, cargos por el uso de instalaciones aeroportuarias, etc. Dado que el Grupo tiene la obligación legal de actuar como agente en el cobro con respecto a estos impuestos y cargos, estos montos no forman parte de los ingresos por vuelo de pasajeros. El Grupo registra un pasivo cuando se cobran estos montos y da de baja el pasivo cuando se realizan los pagos a la agencia gubernamental o aeropuerto correspondiente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Las comisiones por la venta de boletos se cargan a resultados dentro de la línea de gastos de comisiones de agencias, cuando los ingresos relacionados se reconocen. El monto de las comisiones de agentes de viajes a través de canales de distribución indirectos para el año terminado el 31 de diciembre de 2024 fue de \$60,632 (2023: \$56,932 y 2022: \$44,025).

v. ***Ingresos por carga-***

El ingreso por transportación de carga se reconoce cuando el servicio ha sido prestado.

iii. ***Otros ingresos-***

Los otros ingresos incluyen principalmente diversos servicios como capacitación, vuelos de fletamento ("*Charter*"), redención de puntos de Aeroméxico Rewards (ver siguiente inciso) y otros, los cuales se reconocen en el estado de resultados integrales en el período de prestación de los servicios.

iv. ***Pasivo por programa de pasajero frecuente y reconocimiento de ingresos por Puntos Aeroméxico Rewards -***

El programa de viajero frecuente Aeroméxico Rewards permite a los pasajeros acumular Puntos Aeroméxico Rewards o "Puntos AR" (principalmente por volar en las aerolíneas del Grupo o con socios de su alianza y por utilizar los servicios de los socios del programa para tarjetas de crédito de marca compartida, estadías en hoteles, alquiler de autos y otros) que les dan derecho a elegir entre varios premios. Todos los Puntos AR acumulados por los socios de Aeroméxico Rewards se contabilizan como un pasivo (programa de pasajero frecuente) y se reconocen como ingresos cuando se redimen los premios. El monto de los ingresos reconocidos por el Grupo se basa en la cantidad de Puntos AR redimidos en un período en relación con el número total que se espera redimir, lo que considera la estimación de caducidad del Grupo.

La caducidad representa los Puntos AR estimados que se espera no sean redimidos por los socios del programa. La Administración estima la caducidad en función de los términos y condiciones de la membresía y la acumulación histórica y los patrones de redención, ajustados por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de redención de los miembros. Los cambios en la caducidad se contabilizan de la siguiente manera: en el período del cambio, el saldo del ingreso diferido (pasivo del programa de pasajero frecuente) se ajusta como si la estimación revisada se hubiera utilizado en períodos anteriores con el monto de compensación registrado como un ajuste a los ingresos; y para períodos subsiguientes se utiliza la estimación revisada. La caducidad se registra como parte de otros ingresos.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(m) Ingresos y costos financieros-

Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre fondos invertidos, cambios en el valor razonable de activos financieros y utilidades cambiarias netas, que son reconocidas directamente en resultados. Los ingresos por intereses se reconocen en resultados conforme se devengan, utilizando el método de interés efectivo. Los ingresos por dividendos se reconocen en resultados en la fecha en que está establecido el derecho del Grupo a recibir el pago, que en el caso de títulos que cotizan en bolsa, es la fecha ex-dividendo.

Los costos financieros comprenden gastos por intereses sobre préstamos, efecto del descuento por el paso del tiempo sobre provisiones o dividendos, cambios en el valor razonable de activos financieros, pérdidas cambiarias netas, comisiones por tarjetas de crédito; pérdidas por deterioro sobre activos financieros, intereses por arrendamientos y pérdidas sobre instrumentos financieros son reconocidas directamente en resultados. Los costos de préstamos que no sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo calificable, se reconocen en resultados utilizando el método de interés efectivo.

(n) Impuesto sobre la renta (“ISR”)-

El gasto por impuestos a la utilidad incluye el impuesto causado y el impuesto diferido. El impuesto causado y el impuesto diferido se reconocen en resultados excepto que correspondan a una combinación de negocios, o partidas reconocidas directamente en el capital contable o en la cuenta de otros resultados integrales.

El gasto por impuestos causados es el impuesto que se espera pagar o recibir. El ISR a cargo por el ejercicio se determina de acuerdo con los requerimientos legales y fiscales para las compañías en México, aplicando las tasas de impuestos promulgadas o sustancialmente promulgadas a la fecha del reporte, y cualquier ajuste al impuesto a cargo respecto a años anteriores.

El ISR diferido se registra de acuerdo con el método de activos y pasivos, el cual compara los valores contables y fiscales de los activos y pasivos de la Compañía y se reconocen impuestos diferidos (activos o pasivos) respecto a las diferencias temporales entre dichos valores. No se reconocen impuestos por las siguientes diferencias temporales: el reconocimiento inicial de activos y pasivos en una transacción que no sea una adquisición de negocios y que no afecte al resultado contable ni fiscal, y diferencias relativas a inversiones en subsidiarias y negocios conjuntos en la medida en que es probable que no se revertirán en un futuro previsible. Adicionalmente, no se reconocen impuestos diferidos por diferencias temporales gravables derivadas del reconocimiento inicial del crédito mercantil. Los impuestos diferidos se calculan utilizando las tasas que se espera se aplicarán a las diferencias temporales cuando se reviertan, con base en las leyes promulgadas o que se han sustancialmente promulgado a la fecha del reporte. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se compensan si existe un derecho legalmente exigible para compensar los activos y pasivos fiscales causados, y corresponden a impuesto sobre la renta gravado por la misma autoridad fiscal y a la misma entidad fiscal, o sobre diferentes entidades fiscales, pero pretenden liquidar los activos y pasivos fiscales causados sobre una base neta o sus activos y pasivos fiscales se materializan simultáneamente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Se reconoce un activo diferido por pérdidas fiscales por amortizar, créditos fiscales y diferencias temporales deducibles, en la medida en que sea probable que en el futuro se disponga de utilidades gravables contra las cuales se puedan aplicar. Los activos diferidos se revisan a la fecha de reporte y se reducen en la medida en que la realización del correspondiente beneficio fiscal ya no sea probable.

(o) Participación de los trabajadores en la utilidad (“PTU”)-

La PTU causada en el año se determina de conformidad con las disposiciones fiscales vigentes. Conforme la legislación fiscal vigente, las empresas están obligadas a compartir el 10% de sus utilidades gravables y los límites establecidos en la legislación aplicable a sus empleados. La PTU se determina sobre el ingreso fiscal de manera individual por cada entidad legal y no sobre una base consolidada.

(p) Utilidad por acción-

El Grupo presenta información sobre la utilidad por acción (“UPA”) básica y diluida correspondiente a sus acciones ordinarias. La UPA básica se calcula dividiendo la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias de la Compañía entre el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación durante el período, ajustado por las acciones propias que se poseen. La UPA diluida se determina ajustando la utilidad o pérdida atribuible a los accionistas poseedores de acciones ordinarias y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación ajustada por las acciones propias que se poseen, por los efectos del potencial de dilución de todas las acciones ordinarias.

(q) Concentración del negocio-

Los servicios se comercializan con un gran número de clientes, sin que exista concentración importante en algún cliente específico.

El principal proveedor de combustible utilizado por las aeronaves en territorio nacional es World Fuel Services México, S. de R. L. de C. V.

(r) Información de segmentos-

El Grupo reporta información por segmentos de conformidad con lo establecido por la NIIF 8 *Información por segmentos*. Un segmento operativo es un componente del Grupo que desarrolla actividades de negocio de las que puede obtener ingresos de las actividades ordinarias e incurrir en gastos incluidos los ingresos de las actividades ordinarias y los gastos por transacciones con otros componentes de la misma entidad. Los resultados operativos de los segmentos son revisados y analizados regularmente por la Dirección General del Grupo para la toma de decisiones acerca de los recursos que deben asignarse al segmento y evaluar su rendimiento, y para el cual la información financiera segmentada está disponible.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El Grupo determinó que cuenta con un segmento operativo: transporte aérea, identificado en las siguientes áreas geográficas conforme a sus destinos: (1) Doméstico e (2) Internacional. El Grupo asigna los ingresos por área geográfica según el destino de vuelo del pasajero.

(4) Cambios en las políticas contables materiales y pronunciamientos normativos emitidos recientemente aún no adoptados-

Cambios en las políticas contables materiales -

A. Clasificación de Pasivos como Pasivos Circulantes o No Circulantes y No Circulantes con Compromisos

El Grupo ha adoptado la *Clasificación de Pasivos como Pasivos Circulantes o No Circulantes y No Circulantes con Compromisos* (Modificaciones a la NIC 1) a partir del 1 de enero de 2024.

Las modificaciones se aplican retroactivamente. Se aclaran ciertos requisitos para determinar si un pasivo debe clasificarse como circulante o no circulante y requieren nuevas revelaciones para los pasivos no circulantes que están sujetos a compromisos dentro de los 12 meses siguientes al período que se informa.

El Grupo no tiene transacciones que se vean afectadas por esta y otras normas y/o modificaciones contables de reciente entrada en vigor.

Normas emitidas aún no adoptadas-

Una serie de nuevas normas son aplicables a los períodos anuales que comenzarán después del 1 de enero del 2024 y su aplicación anticipada está permitida; sin embargo, las siguientes normas nuevas o sus modificaciones no han sido aplicadas anticipadamente por el Grupo en la preparación de estos estados financieros consolidados.

A. NIIF 18 Presentación y revelación en los estados financieros

La NIIF 18 reemplazará la NIC 1 *Presentación de Estados Financieros* y se aplica a los períodos de presentación de información anual que comiencen a partir del 1 de enero de 2027. La nueva norma introduce los siguientes nuevos requisitos clave:

- Las entidades deben clasificar todos los ingresos y gastos en cinco categorías en el estado de resultados, siendo éstas las categorías de operación, inversión, financiamiento, operaciones discontinuadas e impuestos a las utilidades. Las entidades también deben presentar un subtotal de utilidad de operación recién definida. La utilidad neta no se modificará.
- Las medidas de desempeño definidas por la Administración ("MDDA") se revelan en una sola Nota en los estados financieros.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- Se proporciona una guía mejorada sobre cómo agrupar la información en los estados financieros.

Adicionalmente, todas las entidades deben utilizar el subtotal de utilidad de operación como punto de partida para la formulación del estado de flujo de efectivo bajo el método indirecto.

El Grupo aún se encuentra en el proceso de evaluar el impacto de la nueva Norma, particularmente con respecto a la estructura del estado de resultados del Grupo, así como del estado de flujo de efectivo y las revelaciones adicionales requeridas para las MDGA.

El Grupo también está evaluando el impacto en cómo se agrupará la información en los estados financieros, incluyendo elementos que actualmente se etiquetan como "otros".

B. Otras normas

No se espera que las siguientes normas nuevas y enmiendas tengan un impacto significativo en los estados financieros consolidados del Grupo:

- *Falta de Intercambiabilidad* (Modificaciones a la NIC 21)
- *Clasificación y Medición de Instrumentos Financieros* (Modificaciones a las NIIF 9 y NIIF 7)

(5) Determinación de valores razonables-

Varias políticas y revelaciones contables del Grupo requieren la determinación del valor razonable de los activos y pasivos tanto financieros como no financieros. Los valores razonables para efectos de medición y de revelación se han determinado con base en los siguientes métodos. Cuando procede, se revela en las notas a los estados financieros mayor información sobre los supuestos realizados en la determinación de los valores razonables específicos de ese activo o pasivo.

(a) Propiedad-

El valor de mercado de una propiedad es el monto estimado por el cual una propiedad se podría intercambiar en la fecha de valuación entre un comprador y un vendedor que estén dispuestos a ello en una transacción con base en precios equiparables a los que se utilizarían con o entre partes independientes en operaciones comparables después de la debida labor de comercialización en la que cada una de las partes habría actuado voluntariamente y con conocimiento de causa.

(b) Instrumentos financieros derivados-

El valor razonable de los instrumentos financieros derivados "Over the Counter" ("OTC") se obtiene de las contrapartes financieras con quienes se opera, y se les hacen pruebas de razonabilidad descontando los flujos futuros de efectivo estimados con base en los términos y vencimiento de cada contrato y el uso de los insumos del mercado. Los valores razonables reflejan el riesgo de crédito del instrumento e incluyen ajustes para tener en cuenta nuestro propio riesgo de crédito cuando sea apropiado.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(c) Pasivos financieros no derivados-

El valor razonable, que se determina para fines de revelación, se calcula con base en el valor presente de los flujos futuros de efectivo del principal e intereses, descontados a la tasa de interés de mercado en la fecha del reporte. En el caso de arrendamientos financieros, la tasa de interés de mercado se determina por referencia a contratos de arrendamiento similares.

(d) Títulos de deuda-

El valor razonable de los títulos de deuda, que se calcula para fines de revelación, es determinado por su valor de cotización con respecto a la fecha de cierre del balance más un ajuste para reflejar el precio de la oferta. Si no cotizan, el valor razonable se estima utilizando una técnica de flujo de efectivo descontado utilizando flujos de caja esperados y una tasa de descuento de mercado relacionado.

(e) Intangibles-

El valor razonable de los contratos de socios y relaciones con clientes, y la marca se explican en la Nota 6B.

(f) Pagos basados en acciones-

El valor razonable de los pagos basados en acciones que son otorgados a personal ejecutivo, se determina por referencia de los precios públicos cotizados para dichas acciones.

(6) Entidades del Grupo-

Subsidiarias significativas-

Las subsidiarias significativas al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 se muestran a continuación:

<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>		
			<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<i>Entidades consolidadas:</i>					
I.Aerovías de México, S. A. de C. V. y subsidiarias (“Aeroméxico”)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	100	100	100
a Aerolitoral, S. A. de C. V. (“Aerolitoral”) (1)	Servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga	México	99.99	99.99	99.99
b Inmobiliaria Avenida Fuerza Aérea Mexicana 416, S. A. de C. V.	Arrendamiento de inmuebles	México	99.99	99.99	99.99



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>		
			<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
c Inmobiliaria Boulevard Aeropuerto 161, S. A. de C. V.	Arrendamiento de Inmuebles	México	99.99	99.99	99.99
d Operadora de Franquicias y Productos Aéreos, S. A. de C. V. (“Operadora”)	Comercialización de sistemas de franquicias	México	99.99	99.99	99.99
e Sistemas Integrados de Soporte Terrestre en México, S. A. de C. V., compañía tenedora de AM Formación Interna, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99	99.99
f Aerosys, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	50.01	50.01	50.01
g Fundación Aeroméxico, A. C.	Obtención y proporción de apoyos a diversas causas altruistas	México	99.99	99.99	99.99
h Centro de Capacitación Alas de América, S. A. de C. V.	Servicios de capacitación de personal	México	99.99	99.99	99.99
i Administradora Especializada en Negocios, S. A. de C. V. (“Adensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	99.99	99.99	99.99
j Estrategias Especializadas en Negocios, S. A. de C. V. (“Esensa”)	Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos	México	50	50	50
k Aerovías Empresa de Cargo, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	100	100	100
l Fideicomiso Aeromexico Servicios	Arrendamiento de equipo	México	100	100	100
m Fideicomiso F/1748	Administración	México	100	100	100
n Empresa de Mantenimiento Aéreo S. A. de C. V.	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	100	100	100
o Fideicomiso CIB/4021	Administración	México	100	100	100



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

<u>Subsidiaria</u>	<u>Actividad principal</u>	<u>País</u>	<u>Participación %</u>		
			<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
II. Integración y Supervisión de Recursos Corporativos, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	100	100	100
III. Servicios Corporativos Aeroméxico, S. A. de C. V.	Prestación de servicios	México	99.99	99.99	99.99
IV. Corporación Nadmin, S. A. de C. V.	Administración de inversiones en acciones	México	100	100	100
V. Aeroméxico Cargo, S. A. P. I. de C. V. (1)	Servicios de transporte de carga	México	100	100	100
VI. Premium Alliance Services, LLP	Prestación de servicios	Reino Unido	100	100	100
VII. T2 Servicios Aeroportuarios, S. A. de C. V.	Servicios aeroportuarios	México	100	100	100
VIII. PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. ("PLM"), compañía tenedora de Loyalty Servicios Profesionales Mundiales, S. A. de C. V. (2)	Diseño y desarrollo de programas de lealtad	México	100	100	100
Inversiones en negocios conjuntos y asociadas:					
I. Aeromexpress, S. A. de C. V.	Servicios de transporte de carga	México	50	50	50
II. AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") (3)	Servicios de mantenimiento a equipo de vuelo	México	50	50	50
III. AM BD GP JV, S. A. P. I. de C. V. ("AM BD") (3)	Venta de paquetes vacacionales	México	51	51	51



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- (1) Estas empresas a su vez tienen participación directa en Esensa, con lo que constituyen a nivel consolidado una tenencia total del 100% en esta última.
- (2) A partir del 15 de julio de 2022, el Grupo consolida a estas subsidiarias (ver siguiente inciso y Nota 18).
- (3) El Grupo mantiene un control conjunto en estas compañías.

Adquisición de subsidiaria -

Ver política contable en Nota 3 (a) *i - ii*.

El 15 de julio de 2022, el Grupo adquirió el 48,86% de las acciones y derechos de voto de PLM. Como resultado, la participación del Grupo en PLM aumentó del 51.14 al 100%, otorgándole el control de PLM (ver Nota 18 (a) *ii*).

PLM opera el programa de pasajero frecuente llamado “Aeroméxico Rewards”, que permite a los viajeros frecuentes acumular Puntos Aeroméxico Rewards o “Puntos AR” que les dan derecho a elegir entre varios premios. Además, PLM vende Puntos AR a socios comerciales para utilizarlos en actividades promocionales. El valor razonable atribuido a todos los Puntos AR acumulados por los socios, es contabilizado por PLM como un pasivo y reconocido como ingreso al redimir los Puntos AR por parte de los participantes del programa a quienes se les emiten. El valor razonable asignado se determina en función de los precios a los que se venden las recompensas a los socios comerciales.

Como parte de los activos y pasivos identificables adquiridos a la fecha de adquisición de PLM, se encontraban los insumos (contratos de socios y relaciones con clientes, marca comercial y crédito mercantil) y una fuerza laboral organizada. El Grupo determinó que, en conjunto, los insumos y procesos adquiridos contribuyen significativamente a la capacidad de generar ingresos. El Grupo concluyó que el conjunto adquirido constituyó un negocio.

El tomar el control de PLM permitió al Grupo convertir el programa de coalición de PLM en un programa de pasajero frecuente moderno con una mayor participación de sus miembros. También con la adquisición, se promovió una mayor actividad de los miembros del programa Aeroméxico Rewards.

Desde la fecha de adquisición, PLM aportó ingresos por \$43,636 y una utilidad neta de \$21,236 a los resultados del Grupo por el período terminado el 31 de diciembre de 2022. Si la adquisición hubiera ocurrido el 1o. de enero de 2022, la Administración estimó que los ingresos consolidados hubieran sido de \$83,835, y la utilidad neta consolidada del año hubiera sido de \$46,010. Al determinar estos importes, la Administración asumió que los ajustes de valor razonable, determinados provisionalmente, que surgieron en la fecha de adquisición habrían sido los mismos si la adquisición hubiera ocurrido el 1o. de enero de 2022.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

A. Contraprestación pagada –

Grupo Aeroméxico pagó \$430,359 por esta transacción y existió una contraprestación contingente adicional de hasta \$24,000 sobre ciertas provisiones de desempeño.

Contraprestación contingente

El Grupo acordó pagar a la parte vendedora en un plazo de tres años (años naturales 2022 a 2024) una contraprestación variable adicional ("*Earn Out*" por su término en inglés) si los ingresos brutos acumulados de PLM durante este período superan el 97.5% de los ingresos brutos proyectados. El Grupo incluyó \$24,000 como una contraprestación contingente relacionada con el *Earn Out* estimado (ver Nota 24).

B. Activos identificables adquiridos y pasivos asumidos-

La siguiente tabla resume los importes reconocidos por los activos identificables y los pasivos asumidos a la fecha de la adquisición:

	<u>Nota</u>	
Efectivo y equivalentes de efectivo		\$ 167,410
Cuentas por cobrar		35,508
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	15	315
Intangibles y crédito mercantil	17	143,353
Activos por impuestos a la utilidad diferidos	19	109,117
Cuentas por pagar		(43,912)
Ingreso diferido (programa de pasajero frecuente)		(421,419)
Beneficios a los empleados	22	(407)
Total pasivos asumidos netos identificables		\$ <u>(10,035)</u>

i. Medición de valores razonables-

Las técnicas de valuación empleadas para medir el valor razonable de los activos adquiridos, son las que se mencionan en la página siguiente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Activos adquiridos	Técnica de valuación
Intangibles	El valor razonable de las Relaciones con Clientes se determinó con base en la metodología denominada por su término en inglés como “<i>Multi-period Excess Earnings Method</i>” (“<i>MPEEM</i>”), que consiste en exigir una rentabilidad a cada uno de los activos, tangibles e intangibles, que contribuyen a la generación de ingresos por el activo intangible objeto de la valuación. Se considera que una vez que se deduce el valor presente de dichos retornos del valor presente de la utilidad operativa después de impuestos proyectada del negocio, el excedente resultante corresponderá al valor del activo intangible sujeto de valuación. Para estimar el valor razonable de la Marca, se empleó la metodología de Ingresos de Ahorro de Regalías o “<i>Relief from Royalty</i>” por su término en inglés (“<i>RfR</i>”) comúnmente utilizado para estimar el valor razonable de este tipo de activos intangibles. La aplicación de esta metodología se sustenta en el escenario del ahorro hipotético de una regalía que no es pagada a un tercero independiente, dado que el propietario es dueño del activo intangible y no requiere licenciarlo de alguien más. En la aplicación del <i>RfR</i> rara vez se encuentran transacciones de regalías sobre productos idénticos a los que se están valuando, ya que por su misma naturaleza éstos tienen características muy particulares. Adicionalmente, estas transacciones comúnmente reportan un rango de regalías y queda a discreción y con base en la experiencia del valuador, ajustar el porcentaje de regalías más adecuado en función de las características de la marca valuada y de la cual se obtiene la información.

C. Crédito mercantil-

El crédito mercantil surgido por la adquisición que ha sido reconocido se muestra en la página siguiente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	<u>Nota</u>	
Contraprestación pagada	A	\$ 430,359
Valor razonable de intangibles identificados (relaciones con clientes y marca) de PLM	17	346,380
Contraprestación contingente adicional	24	24,000
Valor en libros de la participación preexistente en PLM como inversión en negocio conjunto		479
Valor razonable sobre pasivos netos asumidos identificables	B	10,035
Participación en los resultados de negocios conjuntos	18	<u>(307,680)</u>
Crédito mercantil	17	<u>\$ 503,573</u>

La nueva medición al valor razonable de la participación existente del 51.14% del Grupo en PLM dio como resultado una ganancia de \$307,680 reconocida en la participación en los resultados de negocios conjuntos contabilizada por el método de participación en la fecha de adquisición. Para estimar esta ganancia se utilizó un enfoque de ingresos basado en la metodología de flujos de efectivo descontados.

El crédito mercantil se atribuye principalmente a las sinergias esperadas a ser alcanzadas al integrar a PLM dentro del negocio actual del Grupo. No se espera que el crédito mercantil sea una partida deducible para efectos fiscales.

D. Segmento operativo-

PLM forma actualmente parte de los estados financieros consolidados de Grupo Aeroméxico, La Administración considera que también es parte del segmento operativo de transportación aérea, tal y como se indica en la Nota 9.

(7) Operaciones con partes relacionadas-

Compañía controladora-

Grupo Aeroméxico es la última instancia y la empresa controladora final.

La remuneración del personal clave de la Administración incluidos consejeros y miembros de la dirección (directores ejecutivos, vicepresidentes y otros directores) de Grupo Aeroméxico durante los años terminados el 31 de diciembre se muestra a continuación:

Remuneración a personal clave:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Beneficios a corto plazo	\$ 18,360	17,573	13,504
Compensación variable	21,392	8,258	38,535
Pagos basados en acciones	<u>14,798</u>	<u>16,742</u>	<u>—</u>
	<u>\$ 54,550</u>	<u>42,573</u>	<u>52,039</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Operaciones y saldos con partes relacionadas-

Las operaciones realizadas con partes relacionadas, durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, son como se muestra a continuación:

i. Operaciones

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Ingresos:</u>			
Boletos premio (4)	\$ —	—	29,193
Arrendamientos (2)	106	75	—
Servicios administrativos (1) y (4)	—	12	50
Publicidad, neto (4)	—	—	455
Interlineal, neto (3) (a)	131,616	2,472	—
Uso de salones premier (3) y (4)	1,599	1,292	1,170
Otros servicios (1), (2), (3), (4) y (5)	29	13	1,974
	<u>\$ 133,350</u>	<u>3,864</u>	<u>32,842</u>
	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Gastos:</u>			
Compra de Puntos Aeroméxico Rewards y Sky Miles (3) y (4)	\$ 5,747	6,686	32,464
Combustible (3)	59,592	84,204	84,854
Interlineales, neto (3) (a)	—	—	39,353
Servicios de rampa, neto (3)	37,316	32,143	26,959
Mantenimiento (2) y (3) (b)	1,322	1,345	717
Costo redenciones pasajero frecuente (4)	—	—	771
Servicios de personal (3)	2,009	381	382
Manejo de carga (3)	2,314	1,353	1,296
Intereses, neto (1), (2) y (4)	499	22	1,636
Otros servicios (1)	197	174	—
	<u>\$ 108,996</u>	<u>126,308</u>	<u>188,432</u>

(1) Aeromexpress, S. A. de C. V. (“Aeromexpress”)

(2) AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. (“MRO”)

(3) Delta Air Lines, Inc (“Delta”)

(4) PLM Premier, S. A. P. I. de C. V. (“PLM”). Los montos indicados por el año 2022 corresponden al período del 1o. de enero 2022 al 15 de julio 2022 en donde esta parte relacionada era un negocio conjunto no consolidado.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(5) AM BD GP JV, S.A.P.I. de C.V. ("AM BD")

- (a) Dentro de este concepto, se incluye un ingreso interlineal a favor de Delta por \$131,674, \$130,313 y \$138,482 en 2024, 2023, 2022, respectivamente.
- (b) En adición a los montos mostrados, el Grupo realizó operaciones de mantenimiento que conforme a las políticas respectivas fueron capitalizadas por un monto de \$606, \$294, \$21,123 en 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

ii. *Saldos pendientes*

Los saldos por cobrar y por pagar a partes relacionadas, al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se integran como se indica a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<u>Cuentas por cobrar:</u>			
MRO	\$ 1	—	434
Delta	<u>3,082</u>	<u>1,146</u>	<u>106</u>
	<u>\$ 3,083</u>	<u>1,146</u>	<u>540</u>
<u>Cuentas por pagar:</u>			
MRO (1)	\$ —	13,695	—
Aeromexpress	786	714	436
AM BD	<u>—</u>	<u>11</u>	<u>9</u>
	<u>\$ 786</u>	<u>14,420</u>	<u>445</u>

Las cuentas por cobrar y por pagar que se tienen con empresas relacionadas, se refieren a operaciones de cuenta corriente que no generan intereses, sin vencimiento específico y por su naturaleza se presentan a corto plazo.

- (1) Dentro de este saldo se incluye una operación que estipula el pago de una tasa de interés anual del 5.82%.

(8) Reconocimiento de ingresos-

i. *Ingreso Pasajeros -*

Los ingresos por pasajeros agrupan tanto aquellos que incluyen la tarifa aérea, así como los servicios complementarios que no representan una obligación de desempeño por separado a los asociados a la prestación de servicios de transportación aérea como pueden ser el exceso de equipaje y otros cargos a pasajeros, la caducidad de boletos no utilizados y el efecto por la disminución de los pagos por compensación a pasajeros y el costo por la acumulación de puntos del programa de viajero frecuente Aeroméxico Rewards de Grupo Aeroméxico.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pasajeros	\$ 4,504,774	4,042,806	3,073,462
Ingresos complementarios	<u>646,115</u>	<u>461,351</u>	<u>328,947</u>
	<u>\$ 5,150,889</u>	<u>4,504,157</u>	<u>3,402,409</u>

ii. Transportación no utilizada -

Las ventas de pasajes son inicialmente reconocidas en pasivo como transportación vendida no utilizada, y se reconocen como ingreso por pasajeros, netas de cargos aeroportuarios, cuando se presta el servicio. La cuenta de pasivo es también disminuida por los boletos reembolsados o los no utilizados y los servicios prestados por otras aerolíneas, previamente vendidos a través de Aeroméxico, en donde el Grupo no mantiene control antes de que los boletos son transferidos al cliente, por lo tanto, en este caso se actúa como un agente debido a que solamente se transfiere el servicio de transportación aérea a ser otorgado por otras aerolíneas.

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo reconoció \$329,045, \$256,167 y \$147,765, respectivamente, de ingreso pasaje por boletos que fueron incluidos en el saldo de transportación no utilizada al inicio de los mismos periodos. El saldo de la cuenta de transportación no utilizada en general se espera será reconocido en los próximos doce meses, sin embargo, por la situación generada por la pandemia del COVID-19, el Grupo modificó sus políticas de utilización de boletos, por lo que los términos regulares para completar un vuelo sin caducidad de éstos, fueron extendidos en el año 2021.

iii. Programa de pasajero frecuente-

El programa de viajero frecuente Aeroméxico Rewards permite a los pasajeros acumular Puntos AR (principalmente por volar en las aerolíneas del Grupo o con socios de su alianza y por utilizar los servicios de los socios del programa para tarjetas de crédito de marca compartida, estadías en hoteles, alquiler de autos y otros) que les dan derecho a elegir entre varios premios. Todos los Puntos AR acumulados por los socios de Aeroméxico Rewards se contabilizan como un pasivo (programa de pasajero frecuente) y se reconocen como ingresos cuando se redimen los premios. El monto de los ingresos reconocidos por el Grupo se basa en la cantidad de Puntos AR redimidos en un período en relación con el número total que se espera redimir, lo que considera la estimación de caducidad del Grupo. La caducidad representa los Puntos AR estimados que se espera no sean redimidos por los socios del programa. La Administración estima la caducidad en función de los términos y condiciones de la membresía y la acumulación histórica y los patrones de redención, ajustados por los cambios en los términos y condiciones que pueden afectar las prácticas de redención de los miembros.

Desde la fecha de adquisición de PLM el 15 de julio de 2022, la subsidiaria contribuyó con ingresos de \$106,365 (incluidos \$19,701 de caducidad) a los resultados del Grupo para el período finalizado el 31 de diciembre de 2022.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(9) Segmentos operativos-

El Grupo tiene un segmento operativo – transportación aérea. El segmento se basa en la estructura de informes internos para el Director General del Grupo, quien es el tomador de decisiones. El criterio principal de los resultados por segmento es la utilidad de operación.

La información geográfica de ingresos por segmento se presenta a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Doméstico	\$ 2,242,026	2,036,773	1,529,434
Internacional	<u>3,377,828</u>	<u>2,879,324</u>	<u>2,282,565</u>
	<u>\$ 5,619,854</u>	<u>4,916,097</u>	<u>3,811,999</u>

Prácticamente todos los activos están ubicados en México.

(10) Efectivo y equivalentes de efectivo-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Saldo en bancos	\$ 540,165	557,228	538,780
Depósitos a la vista	275,331	355,642	216,385
Efectivo restringido	<u>26,501</u>	<u>24,828</u>	<u>87,017</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo	<u>\$ 841,997</u>	<u>937,698</u>	<u>842,182</u>

La exposición del Grupo al riesgo de tipo de interés y un análisis de sensibilidad de los activos y pasivos financieros se describen en la Nota 28.

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo mantenía efectivo restringido por \$26,501, \$24,828 y \$87,017 respectivamente. El saldo principal comprende el fideicomiso emisor consolidado para garantizar los flujos de efectivo de la venta de boletos con tarjetas de crédito a través de oficinas y agencias de viajes en México. Adicionalmente en el año 2022 el efectivo restringido incluye también un fideicomiso para cubrir los pagos de acciones a liquidar en relación con la oferta pública de adquisición de acciones, como se explica en la Nota 26.

(11) Instrumentos financieros derivados-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Derivados circulantes - activos	\$ <u>—</u>	<u>334</u>	<u>1,893</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 el Grupo contaba con *swaps* de tasas de interés (“*interest rate swaps*”) vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a TIIE 28 días. Mediante estos instrumentos el Grupo realizó la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos de efectivo asociados a una tasa de interés flotante, incluyendo los certificados bursátiles emitidos.

Los instrumentos financieros derivados usados por el Grupo y su exposición a riesgos de crédito, tipo de cambio y tasas de interés se revelan en la Nota 28.

(12) Pagos anticipados y depósitos-

Los pagos anticipados circulantes, consisten principalmente en anticipos de publicidad, licencias de software, seguros y prepagos de combustible.

Los pagos anticipados y depósitos no circulantes, se analizan a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Anticipos para operaciones de renovación de flota, incluyendo motores y estandarización de interiores	\$ 6,875	9,108	7,448
Depósitos:			
Para renta de equipo de vuelo y motores	40,368	40,229	35,525
Con grupos aeroportuarios	47,130	43,073	30,819
Reservas de mantenimiento	46,027	32,416	29,564
Otros	<u>20,071</u>	<u>24,103</u>	<u>34,653</u>
	\$ 160,471	148,929	138,009

Las aportaciones incrementales en efectivo para depósitos para mantenimiento y adquisición de propiedades y equipos ascendieron a \$41,886 para 2024, \$53,921 para 2023 y \$50,726 para 2022.

(13) Inventarios-

Los inventarios al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se integran como sigue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Refacciones y accesorios (1)	\$ 137,212	109,964	98,878
Materiales diversos	<u>12,599</u>	<u>12,039</u>	<u>11,634</u>
	149,811	122,003	110,512
Deterioro	<u>(10,090)</u>	<u>(13,545)</u>	<u>(13,545)</u>
	\$ <u>139,721</u>	<u>108,458</u>	<u>96,967</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

En el año 2024, se reconocieron como gasto del ejercicio inventarios por \$57,624 (2023: \$47,070 y 2022: \$39,104) incluidos en diferentes líneas de gastos operativos.

Los inventarios se presentan netos de estimaciones por obsolescencia. Las disminuciones totales por obsolescencia en 2024, 2023 y 2022 fueron de \$5,411, \$6,498 y \$7,094, respectivamente.

- (1) Durante el 2024, 2023 y 2022, estos inventarios garantizan el contrato de suministro de combustible utilizado en México.

(14) Cuentas por cobrar, neto-

Las cuentas por cobrar al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se analizan a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Líneas aéreas y agencias de viajes \$	7,149	7,272	9,825
Tarjetas de crédito y clientes (1)	231,517	271,005	167,538
Impuestos por recuperar	358,492	333,032	212,603
Otros	<u>6,748</u>	<u>14,871</u>	<u>10,388</u>
	603,906	626,180	400,354
Menos estimación para cuentas incobrables	<u>(12,431)</u>	<u>(7,968)</u>	<u>(9,082)</u>
Cuentas por cobrar, neto	<u>\$ 591,475</u>	<u>618,212</u>	<u>391,272</u>

Para el análisis de antigüedad de cartera y otras cuentas por cobrar, ver Nota 28.

- (1) La cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en México está garantizando los bonos ("CEBURES") emitidos por el Grupo, así como también la cobranza por ventas hechas con ciertas tarjetas de crédito en Estados Unidos (ver Nota 21).



Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(15) Propiedades y equipo-

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el rubro de propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso se analiza como sigue:

	Derechos de uso (1)									
	Equipo de vuelo	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros	Equipo de vuelo y otros
	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero	Arrendamiento financiero
Cuentas a cargo asumido										
Saldo al 1o. de enero de 2024	\$ 535,469	2,226,618	735,114	212,452	101,382	71,903	46,785	24,668	22,404	17,393
Adquisiciones (2)	—	596,431	422,300	—	19,627	10,965	537	1,769	—	3,086
Bajas (3)	—	(103,781)	(4,297)	—	(9,062)	(14,110)	(5,281)	(758)	—	(649)
Transferencias	(40,000)	—	—	40,000	—	—	73	—	(73)	—
Saldo al 31 de diciembre de 2024	\$ 495,469	3,019,268	1,153,117	252,452	111,947	68,758	42,114	25,679	22,404	19,830
Saldo al 1o. de enero de 2023	\$ 560,717	2,159,617	457,612	187,204	89,674	69,550	46,145	23,919	22,443	16,828
Adquisiciones (2)	—	409,887	278,152	—	18,283	18,859	1,040	2,677	—	729
Bajas (3)	—	(42,886)	(650)	—	(6,575)	(16,396)	(400)	(978)	(39)	(164)
Transferencias	(25,248)	—	—	25,248	—	—	—	—	—	—
Saldo al 31 de diciembre de 2023	\$ 535,469	2,526,618	735,114	212,452	101,382	71,903	46,785	24,668	22,404	17,393
Saldo al 1o. de enero de 2022	\$ 560,717	2,138,111	411,452	178,704	86,188	60,364	74,076	36,229	22,808	18,793
Adquisiciones (2)	—	878,967	138,058	12,000	8,512	12,164	2,994	980	—	9
Bajas (3)	—	(857,461)	(111,898)	(3,500)	(5,026)	(2,778)	(30,925)	(14,594)	(365)	(1,974)
Efectos por adquisición de PLM (Nota 6)	—	—	—	—	—	—	—	104	—	—
Saldo al 31 de diciembre de 2022	\$ 560,717	2,159,617	457,612	187,204	89,674	69,550	46,145	23,919	22,443	16,828
Depreciación										
Saldo al 1o. de enero de 2024	\$ 179,743	717,761	380,940	113,998	46,406	37,149	38,491	20,435	13,571	10,826
Depreciación del año	17,150	381,818	194,080	17,759	5,514	5,286	2,389	1,346	517	1,385
Bajas (3)	—	(94,953)	(2,984)	—	(1,230)	(14,099)	(5,722)	(786)	—	(543)
Transferencias	(20,640)	—	—	20,640	—	—	17	—	—	—
Saldo al 31 de diciembre de 2024	\$ 176,253	1,064,626	572,036	152,197	50,600	28,336	35,625	21,075	14,088	11,668
Saldo al 1o. de enero de 2023	\$ 176,650	379,721	226,927	92,041	43,424	41,984	36,489	18,942	13,095	9,872
Depreciación del año	19,523	353,623	134,216	5,527	4,607	6,066	2,383	1,131	515	1,106
Bajas (3)	—	(15,583)	(205)	—	(1,625)	(10,001)	(381)	(352)	(39)	(132)
Transferencias	(16,430)	—	—	16,430	—	—	—	—	—	—
Saldo al 31 de diciembre de 2023	\$ 179,743	717,761	380,940	113,998	46,406	37,149	38,491	20,435	13,571	10,826
Saldo al 1o. de enero de 2022	\$ 156,463	532,844	239,480	90,059	40,713	36,908	64,189	32,707	13,087	10,486
Depreciación del año	20,187	295,259	89,482	5,482	4,341	8,054	3,023	1,463	370	1,329
Bajas (3)	—	(449,082)	(102,005)	(3,500)	(1,652)	(2,778)	(30,723)	(15,238)	(362)	(1,943)
Saldo al 31 de diciembre de 2022	\$ 176,650	379,721	226,927	92,041	43,424	41,984	36,489	18,942	13,095	9,872
Valor neto en libros										
Al 31 de diciembre de 2024	\$ 319,216	2,014,642	581,081	100,255	61,347	40,422	6,689	16,531	8,316	8,162
Al 31 de diciembre de 2023	\$ 355,726	1,808,857	354,174	98,654	54,976	34,754	8,294	19,319	8,833	6,567
Al 31 de diciembre de 2022	\$ 384,067	1,779,996	230,685	95,163	46,250	27,566	9,656	14,977	9,348	6,956

(1) Valor neto en libros de derechos de uso totales por \$2,333,858, \$2,164,583, y \$2,163,963 al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.

(2) Efectivo utilizado en adquisiciones de propiedades y equipo durante 2024, 2023 y 2022 por \$422,837, \$ 333,208, y \$199,867 respectivamente.

(3) Efectivo obtenido en la venta de propiedades y equipo durante 2024, 2023 y 2022 por \$2,796, \$159, y \$3,133 respectivamente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- (4) Los contratos de arrendamiento de los terrenos sobre los que están construidas las bases de mantenimiento y en donde el Grupo tiene otras instalaciones, establecen que éstas pasarán a ser propiedad del Gobierno Federal al término de los mismos, sin compensación alguna para el Grupo. Los contratos más importantes expiran entre 2028 y 2033.

Arrendamientos financieros-

Los arrendamientos financieros en 2024 incluyen dos aeronaves Boeing B787-8 (mismo número en 2023 y 2022) con último vencimiento en 2029; seis aviones Boeing B737 NG (ocho en 2023 y nueve en 2022) el último de ellos con vencimiento en 2027 y un simulador de vuelo para el Boeing B-737 MAX con vencimiento en 2029 (mismo número en 2023 y 2022).

Los equipos bajo arrendamiento financiero aseguran las obligaciones de arrendamiento. Al 31 de diciembre de 2024 el valor neto de los equipos bajo arrendamiento financiero fue de \$319,216, (2023: \$355,726 y 2022: \$384,067).

Propiedades y equipo en construcción-

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo estimó costos para concluir proyectos y construcciones en proceso, por un importe de \$26,030, \$11,340 y \$9,376, respectivamente.

Pérdida por deterioro y reversión posterior-

Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo no presenta pérdidas por deterioro en el valor de sus activos, dicha evaluación la realizó conforme a lo estipulado en la NIC 36 *Deterioro del valor de los activos*.

(16) Arrendamientos-

Nuestra política contable está descrita en la Nota 3(f).

Arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario-

El Grupo arrienda equipo de vuelo y ciertos inmuebles. Los términos de los arrendamientos típicamente son por períodos de 2 a 12 años con opciones de renovación después de dichos vencimientos. Para algunos de estos arrendamientos, existen restricciones para que el Grupo pueda subarrendar estos bienes.

Los contratos de renta de equipo de vuelo e inmuebles fueron en su mayoría pactados en años pasados.

El Grupo renta equipo de vuelo bajo diversos tipos de arrendamiento, en donde algunos fueron clasificados como arrendamientos bajo la NIC 17 (ver Nota 15).



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El Grupo renta equipo informático bajo contratos que se extienden entre uno a tres años. Estos arrendamientos son considerados de corto plazo o de bajo valor. El Grupo optó por no reconocer activos por derechos de uso y pasivos por arrendamientos para este tipo de bienes.

La información sobre arrendamientos en donde el Grupo es arrendatario, se presenta a continuación.

i. Activos por derecho de uso-

Activos por derecho de uso al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 por \$2,333,858, \$2,164,583 y \$2,163,963, respectivamente, relacionados a equipo de vuelo e inmuebles que no cumplen con la definición de inversiones en activos fijos, se presentan como propiedades y equipo (ver Nota 15).

ii. Montos reconocidos en resultados-

El gasto total de rentas durante los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 relacionados a arrendamientos de corto plazo o bajo valor (se incluyen también arrendamientos de equipo por hora de vuelo o "PBH" por su término en inglés), son como sigue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Equipo de vuelo	\$ 16,236	23,779	143,482
Inmuebles	<u>6,263</u>	<u>6,424</u>	<u>5,158</u>
	<u>\$ 22,499</u>	<u>30,203</u>	<u>148,640</u>

iii. Condiciones de los arrendamientos-

A continuación se mencionan los arrendamientos más significativos:

- (a) En 2024, el Grupo arrendó en total 149 aviones y 39 motores (2023: 149 aviones y 40 motores; 2022: 144 aviones y 39 motores) con diferentes períodos de renta; venciendo el último en 2036.

Durante 2024, 2023 y 2022, el Grupo renovó ciertos contratos de arrendamiento extendiendo el plazo de los vencimientos originales, los cuales se presentan como una obligación al cierre de esos años (ver Nota 33).

Los contratos de estos arrendamientos están parcialmente garantizados con depósitos en garantía en efectivo. Asimismo, las obligaciones asumidas más importantes son:

- Tener durante todo el período de arrendamiento los registros, licencias y autorizaciones requeridas por la autoridad de aviación competente, efectuando los pagos correspondientes.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- Dar mantenimiento a los equipos arrendados de acuerdo con el programa respectivo.
 - Mantener asegurado el equipo de acuerdo con los montos y riesgos estipulados en cada contrato.
 - Hacer entrega de información financiera al arrendador respectivo de cada contrato.
 - Cumplir con las condiciones técnicas para la devolución de las aeronaves.
- (b) El Grupo cuenta con espacios en aeropuertos contratados en arrendamiento, donde algunos contratos están en proceso de renovación.
- (c) Los pagos de arrendamientos realizados en 2024, 2023 y 2022 fueron por \$346,539, \$302,859 y \$112,700 respectivamente.

(17) Activos intangibles y crédito mercantil-

		Contratos con Socios y Relaciones con Clientes (3)							
		Derechos Fiduciarios (2)				Marcas	Crédito		
		Propiedad Intelectual (1)	Software	Vida Indefinida	Vida Indefinida	Vida Definida	Vida Indefinida	Mercantil	Total
<u>Costo</u>									
Saldo al 1 enero									
2024	\$	—	86,594	63,280	375,512	47,294	61,895	503,573	1,138,148
Adiciones		—	29,078	—	—	—	—	—	29,078
Bajas		—	(25,312)	—	—	—	—	—	(25,312)
Saldo al 31									
diciembre 2024	\$	—	90,360	63,280	375,512	47,294	61,895	503,573	1,141,914
Saldo al 1 enero									
2023	\$	—	53,548	63,280	375,512	47,294	61,895	503,573	1,105,102
Adiciones		—	33,237	—	—	—	—	—	33,237
Bajas		—	(191)	—	—	—	—	—	(191)
Saldo al 31									
diciembre 2023	\$	—	86,594	63,280	375,512	47,294	61,895	503,573	1,138,148
Saldo al 1 enero									
2022	\$	9,769	53,842	63,280	—	—	—	—	126,891
Adiciones PLM combinación de negocios (ver Nota 6)		—	13,700	—	—	—	—	—	13,700
Bajas		—	5,032	—	375,512	47,294	61,895	503,573	993,306
		(9,769)	(19,026)	—	—	—	—	—	(28,795)
Saldo al 31									
diciembre 2022	\$	—	53,548	63,280	375,512	47,294	61,895	503,573	1,105,102



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	Contratos con Socios								
	Propiedad		Derechos	y Relaciones		Marcas	Crédito		
			Fiduciarios (2)	con Clientes (3)					
	<u>Intelectual (1)</u>	<u>Software</u>	<u>Vida Indefinida</u>	<u>Vida Indefinida</u>	<u>Vida Definida</u>	<u>Vida Indefinida</u>	<u>Mercantil</u>	<u>Total</u>	
<u>Amortización</u>									
Saldo al 1 enero									
2024	\$	—	29,808	—	—	19,236	—	—	49,044
Amortización del									
año		—	7,724	—	—	12,824	—	—	20,548
Bajas		—	(25,312)	—	—	—	—	—	(25,312)
Saldo al 31									
diciembre 2024	\$	—	12,220	—	—	32,060	—	—	44,280
Saldo al 1 enero									
2023	\$	—	21,025	—	—	6,412	—	—	27,437
Amortización del									
año		—	8,974	—	—	12,824	—	—	21,798
Bajas		—	(191)	—	—	—	—	—	(191)
Saldo al 31									
diciembre 2023	\$	—	29,808	—	—	19,236	—	—	49,044
Saldo al 1 enero									
2022	\$	—	33,789	—	—	—	—	—	33,789
Amortización del									
año		—	6,718	—	—	6,412	—	—	13,130
Bajas		—	(19,482)	—	—	—	—	—	(19,482)
Saldo al 31									
diciembre 2022	\$	—	21,025	—	—	6,412	—	—	27,437
<u>Deterioro</u>									
Saldo al 1 enero									
2024	\$	—	—	17,280	—	—	—	—	17,280
Deterioro del									
año		—	—	—	—	—	—	—	—
Saldo al 31									
diciembre 2024	\$	—	—	17,280	—	—	—	—	17,280
Saldo al 1 enero									
2023	\$	—	—	13,853	—	—	—	—	13,853
Deterioro del									
año (4)		—	—	3,427	—	—	—	—	3,427
Saldo al 31									
diciembre 2023	\$	—	—	17,280	—	—	—	—	17,280



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	Propiedad		Derechos Fiduciarios (2)	Contratos con Socios y Relaciones		Marcas Vida Indefinida	Crédito	Total
				con Clientes (3)				
	<u>Intelectual (1)</u>	<u>Software</u>	<u>Vida Indefinida</u>	<u>Vida Indefinida</u>	<u>Vida Definida</u>		<u>Mercantil</u>	
Saldo al 1 enero 2022	\$ 9,769	—	13,853	—	—	—	—	23,622
Deterioro del año	—	—	—	—	—	—	—	—
Utilización	(9,769)	—	—	—	—	—	—	(9,769)
Saldo al 31 diciembre 2022	—	—	13,853	—	—	—	—	13,853
<u>Valor en libros, neto</u>								
Al 31 de diciembre 2024	\$ —	78,140	46,000	375,512	15,234	61,895	503,573	1,080,354
Al 31 de diciembre 2023	\$ —	56,786	46,000	375,512	28,058	61,895	503,573	1,071,824
Al 31 de diciembre 2022	\$ —	32,523	49,427	375,512	40,882	61,895	503,573	1,063,812

- (1) Propiedad intelectual recibida como pago parcial inicial por la venta de las acciones de PLM.
- (2) Corresponde a los derechos que se tienen por la aportación a un fideicomiso, del inmueble que ocuparon anteriormente las oficinas corporativas del Grupo ubicado en la Ciudad de México, a manera que el mismo pueda ser considerado en el desarrollo de un nuevo inmueble, por el que otros fideicomitentes aportarán las construcciones necesarias para el desarrollo del proyecto denominado "Torre Aeroméxico", en donde el Grupo será propietario de 9,000 metros cuadrados del espacio futuro.
- (3) Incluye contratos celebrados con terceros respecto al programa de pasajero frecuente Aeroméxico Rewards, incluida la base de datos de los miembros del programa.
- (4) Por el año terminado el 31 de diciembre 2023, el Grupo reconoció \$3,427 de pérdidas por deterioro, relacionadas a la baja en el valor de mercado de oficinas corporativas.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(18) Inversiones en negocios conjuntos-

La participación en otras entidades al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se compone como sigue:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Participación en negocios conjuntos \$	<u>16,978</u>	<u>27,120</u>	<u>30,181</u>

(a) Negocios conjuntos-

El Grupo clasifica su participación en acuerdos conjuntos, como negocios conjuntos, derivado de que el Grupo tiene derechos solamente sobre los activos netos de dichos acuerdos.

El Grupo tiene los siguientes acuerdos conjuntos:

i. Negocio conjunto con Delta-

Grupo Aeroméxico y Delta han establecido el negocio conjunto AM DL MRO JV, S. A. P. I. de C. V. ("MRO") para prestar servicios de reparación y mantenimiento (incluyendo mantenimiento mayor) a aeronaves dentro de sus instalaciones en Querétaro, México. El MRO prestaba los servicios mencionados a Grupo Aeroméxico, Delta y otras aerolíneas terceras.

El 30 de noviembre 2022, el MRO dejó de realizar servicios de mantenimiento y transfirió su personal y la mayoría de sus activos a un tercero durante diciembre 2022 y el primer trimestre del 2023. A partir del 1 de diciembre 2022, el MRO renta sus activos remanentes a terceros.

En la página siguiente se presenta información financiera resumida del valor en libros de la participación del Grupo en MRO.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Porcentaje de participación	<u>50.0%</u>	<u>50.0%</u>	<u>50.0%</u>
Activos circulantes	\$ 46,421	79,220	103,544
Activos no circulantes	18,536	16,723	24,927
Pasivos circulantes	(1,564)	—	(61,141)
Pasivos no circulantes	<u>(29,436)</u>	<u>(41,703)</u>	<u>(6,968)</u>
Activos netos (100%)	<u>\$ 33,957</u>	<u>54,240</u>	<u>60,362</u>
Valor en libros de la participación en el negocio conjunto	<u>\$ 16,978</u>	<u>27,120</u>	<u>30,181</u>
Ingresos	\$ 12,908	16,456	147,001
Gastos de operación	<u>2,320</u>	<u>5,393</u>	<u>128,407</u>
Utilidad del ejercicio (100%)	<u>10,588</u>	<u>11,063</u>	<u>18,594</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio	5,294	5,532	9,297
Participación adicional sobre resultados de años anteriores	<u>564</u>	<u>(8,593)</u>	<u>—</u>
Participación del Grupo	<u>\$ 5,858</u>	<u>(3,061)</u>	<u>9,297</u>

Por el año terminado el 31 de diciembre 2022, el Grupo reconoció a través de ORI \$385, sobre ciertos efectos relacionados a algunos ajustes informados por el MRO en su capital contable, manteniendo su participación en el negocio conjunto.

ii. Negocio conjunto Aeroméxico Rewards-

El Grupo mantuvo hasta el 15 de julio de 2022 un negocio conjunto con Aimia Inc., Montreal - Canada - (Aimia). Dicho negocio conjunto (PLM) administra el programa de lealtad de viajero frecuente llamado Aeroméxico Rewards.

Grupo Aeroméxico y Aimia efectuaron varios acuerdos para administrar PLM conjuntamente. Algunos de los acuerdos más significativos incluyeron los de participación comercial, servicios de administración, líneas de crédito y pre-compra de asientos.

El Grupo reconoció a PLM como un negocio conjunto hasta el 15 de julio 2022, aún y cuando mantenía el 51.14% de participación accionaria, ya que todas las actividades relevantes requerían la aprobación unánime entre las dos partes.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El 15 de julio 2022, el Grupo incrementó su participación accionaria del 51.14% al 100% en PLM, con lo que PLM se convirtió en una subsidiaria consolidada a partir de esa fecha (ver Nota 6).

A continuación, se presenta la información financiera de PLM, incluida en sus propios estados financieros, ajustada a su valor razonable al momento de la adquisición y por diferencias en políticas contables. La información relacionada a los resultados de operación por el año 2022, corresponden al período transcurrido entre el 1o. de enero al 15 de julio de 2022, cuando PLM se convirtió en una subsidiaria consolidada a partir de esa fecha.

	<u>2022</u>
Ingresos	\$ 39,930
Gastos de operación	16,690
Ingresos financieros	3,126
Impuestos a la utilidad	<u>1,592</u>
Utilidad del ejercicio (100)%	<u>24,774</u>
Participación del Grupo sobre el resultado del ejercicio (a)	\$ <u><u>12,671</u></u>

- (a) Adicionalmente por el año terminado el 31 de diciembre 2022, el Grupo reconoció una utilidad por \$307,680 como resultado de la remediación a su valor razonable de su participación en PLM (ver Nota 6).

(19) Impuesto sobre la renta ("ISR")-

La ley del ISR vigente establece una tasa del 30%.

El gasto (beneficio) por impuestos por los ejercicios terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 se integra por lo siguiente:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Sobre base fiscal	\$ 57,885	41,217	12,896
Gasto (beneficio) por impuestos diferidos	<u>21,846</u>	<u>(26,906)</u>	<u>111,581</u>
Total impuestos a la utilidad	\$ <u><u>79,731</u></u>	<u><u>14,311</u></u>	<u><u>124,477</u></u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(a) Conciliación de la tasa efectiva de impuesto:

	2024		2023		2022	
	<u>%</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>	<u>\$</u>	<u>%</u>	<u>\$</u>
Resultado del ejercicio		617,486		273,368		(64,225)
Total impuestos a la utilidad	11 %	<u>79,731</u>	5 %	<u>14,311</u>	207 %	<u>124,477</u>
Resultado, excluyendo impuesto sobre la renta		697,217		287,679		60,252
Impuesto a la utilidad usando la tasa aplicable	30 %	209,165	30 %	86,304	30 %	18,076
Participación en los resultados de compañías asociadas no sujetas a impuestos	— %	(1,757)	— %	918	(164 %)	(98,894)
Gastos no deducibles	6 %	42,712	7 %	21,167	45 %	27,402
Efecto de inflación	(4 %)	(24,478)	(7 %)	(21,709)	(25 %)	(15,266)
Reconocimiento (cancelación) de impuesto diferido activo (previamente reservado / reconocido) (1)	(21 %)	(144,952)	8 %	21,754	278 %	167,375
Efectos de movimientos por variaciones cambiarias	10 %	71,251	(27 %)	(77,433)	— %	(128)
Otros, principalmente efecto por conversión de moneda funcional	(10 %)	<u>(72,210)</u>	(6 %)	<u>(16,690)</u>	43 %	<u>25,912</u>
	11 %	<u><u>79,731</u></u>	5 %	<u><u>14,311</u></u>	207 %	<u><u>124,477</u></u>

- (1) Se relacionan al efecto sobre la cancelación de pérdidas fiscales por amortizar, previamente reservadas / reconocidas por el Grupo, al considerar que dichas pérdidas fiscales no podrán ser recuperadas en el futuro.

Algunos países han implementado o están en proceso de implementar como parte de su legislación fiscal la conocida como Pilar Dos, con base en el marco publicado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). Es posible que la legislación fiscal del Pilar Dos se promulgue en ciertos países en donde el Grupo opera en 2024, cuyos mecanismos de implementación podrían entrar en vigor en 2025. El Grupo está evaluando los efectos de las normas del Pilar Dos, pero no se espera que tengan un impacto significativo en sus estados financieros consolidados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(20) Activos y pasivos por impuestos diferidos-

(a) Reconocimiento de activos y pasivos por impuestos diferidos-

Los efectos de impuestos de las diferencias temporales que originan porciones significativas de los activos y pasivos de impuestos diferidos, al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se detallan a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Activos diferidos:			
Estimación para cuentas incobrables	\$ 215	—	—
Provisiones	135,561	126,810	88,198
Transportación no utilizada	11,353	96,832	158,153
Pasivos por arrendamiento	593,273	499,655	484,507
Pérdidas fiscales por amortizar	99,042	19,924	—
Anticipo de clientes	182,731	179,132	136,020
Beneficios a empleados	51,881	59,633	47,253
Otras reservas (principalmente reserva de devolución de aviones)	81,769	132,353	130,880
Total de activos diferidos	<u>1,155,825</u>	<u>1,114,339</u>	<u>1,045,011</u>
Pasivos diferidos:			
Inventarios	39,444	37,266	33,301
Propiedades y equipo, incluyendo derechos de uso	669,164	557,793	565,803
Pagos anticipados	10,755	11,094	13,210
Gastos por amortizar	171,620	127,750	89,478
Otros	124,212	166,553	157,849
Pasivo diferido	<u>1,015,195</u>	<u>900,456</u>	<u>859,641</u>
Activo diferido neto, registrado en estados de situación financiera	\$ <u><u>140,630</u></u>	<u><u>213,883</u></u>	<u><u>185,370</u></u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Para evaluar la recuperación de los activos diferidos, la Administración considera la probabilidad de que una parte o el total de ellos no se recuperen. La realización final de los activos diferidos depende de la generación de utilidad gravable en los períodos en que son deducibles las diferencias temporales. Al llevar a cabo esta evaluación, la Administración considera la reversión esperada de los pasivos diferidos, las utilidades gravables proyectadas y las estrategias de planeación.

Al 31 de diciembre de 2024, las pérdidas fiscales por amortizar expiran como se muestra a continuación:

<u>Año</u>	<u>Importe actualizado al 31 de diciembre de 2024</u>
2025	\$ 33,350
2026	10,756
2027	83,912
2028	185,162
2029	202,293
2030	615,192
2031	160,865
2032	840,464
2033	39,601
2034	—

Pérdidas fiscales por amortizar y otros activos no reconocidos por impuestos diferidos-

No se han reconocido activos por impuestos diferidos con respecto a las siguientes pérdidas fiscales por amortizar y otros activos debido a que es probable que no se generen utilidades fiscales futuras contra las cuales ciertas subsidiarias del Grupo pudieran compensar los beneficios derivados de las mismas:

	<u>2024</u>		<u>2023</u>		<u>2022</u>	
	<u>Bruto</u>	<u>Efecto ISR</u>	<u>Bruto</u>	<u>Efecto ISR</u>	<u>Bruto</u>	<u>Efecto ISR</u>
Pérdidas fiscales \$	1,841,455	552,437	2,816,651	844,995	2,687,013	806,104
Otros activos	514,743	154,423	514,743	154,423	514,743	154,423
	<u>\$ 2,356,198</u>	<u>706,860</u>	<u>3,331,394</u>	<u>999,418</u>	<u>3,201,756</u>	<u>960,527</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(b) Movimientos en diferencias temporales durante el año-

	<u>1 enero 2024</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Variación por tipo de cambio</u>	<u>Al 31 de diciembre 2024</u>
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso) \$	(557,793)	(111,371)	—	—	(669,164)
Activos intangibles	(259,635)	(23,418)	—	—	(283,053)
Inventarios	(37,266)	(2,178)	—	—	(39,444)
Transportación no utilizada	96,832	(85,479)	—	—	11,353
Arrendamientos	499,655	93,618	—	—	593,273
Provisiones	59,633	(7,752)	—	—	51,881
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	412,457	114,734	(1,699)	(49,708)	475,784
\$	<u>213,883</u>	<u>(21,846)</u>	<u>(1,699)</u>	<u>(49,708)</u>	<u>140,630</u>

	<u>1 enero 2023</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Al 31 diciembre 2023</u>
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso) \$	(556,061)	(1,732)	—	(557,793)
Activos intangibles	(218,946)	(40,689)	—	(259,635)
Inventarios	(32,653)	(4,613)	—	(37,266)
Transportación no utilizada	150,475	(53,643)	—	96,832
Arrendamientos	475,139	24,516	—	499,655
Provisiones	41,730	17,903	—	59,633
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	325,686	85,164	1,607	412,457
\$	<u>185,370</u>	<u>26,906</u>	<u>1,607</u>	<u>213,883</u>

	<u>1 enero de 2022</u>	<u>Reconocimiento en resultados</u>	<u>Reconocimiento en capital</u>	<u>Combinación de negocios con PLM</u>	<u>Al 31 de diciembre de 2022</u>
Propiedades y equipo (incluyendo derechos de uso) \$	(547,001)	(9,060)	—	—	(556,061)
Activos intangibles	(68,861)	(42,768)	—	(107,317)	(218,946)
Inventarios	(28,176)	(4,477)	—	—	(32,653)
Transportación no utilizada	144,339	6,136	—	—	150,475
Arrendamientos	559,966	(84,827)	—	—	475,139
Provisiones	45,755	(4,025)	—	—	41,730
Otros (incluyendo pérdidas fiscales por amortizar)	195,382	27,440	(6,253)	109,117	325,686
\$	<u>301,404</u>	<u>(111,581)</u>	<u>(6,253)</u>	<u>1,800</u>	<u>185,370</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(21) Deuda financiera, incluyendo arrendamientos-

Las características y en su caso las garantías otorgadas por el Grupo relativas a deuda financiera incluyendo arrendamientos que integran este rubro al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, se describen a continuación:

Descripción	Moneda	Tasa de interés nominal	Año de vencimiento	2024	2023	2022
Crédito garantizado por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en Estados Unidos (2)	US	Tasa SOFR más 325 puntos base	2024	\$ —	\$ 63,076	\$ 147,176
Certificados bursátiles ("CEBURES") emitidos en México, garantizados por la cobranza de ventas con tarjetas de crédito en México (3)	Ps.	Tasa TIIE más 168 puntos base (Tasa TIIE más un rango entre 138 a 168 puntos base en 2023 y 2022)	2025	52,558	143,930	215,222
Crédito simple con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US	Tasa anual fija entre 0.97% y 1.03%	2023	—	—	549
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US	Tasa anual fija 2.34%	2023	—	—	1,146
Créditos simples con la garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América	US	Tasa anual fija de 2.33%	2024	—	2,102	10,390
Notas garantizadas emitidas en la República de Singapur (antes Financiamiento de Salida de Capítulo 11) (1) (4)	US	Tasa anual fija 8.5%	2027	—	662,530	762,500
Notas Garantizadas AEROMX29 (1) (4)	US	Tasa anual fija 8.25%	2029	500,000	—	—
Notas Garantizadas AEROMX31 (1) (4)	US	Tasa anual fija 8.625%	2031	610,000	—	—
Total Préstamos				1,162,558	871,638	1,136,983



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Descripción	Moneda	Tasa de interés nominal	Año de vencimiento	2024	2023	2022
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US	Tasa anual fija 2.33%	2029	71,353	87,143	102,571
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US	Tasa anual fija 2.54%	2027	24,857	35,458	45,794
Arrendamientos financieros de equipo de vuelo y otros equipos, con garantía del Ex-Im Bank de los Estados Unidos de América (1)	US	Tasa anual fija 1.37%	2026	11,214	19,503	27,680
Arrendamiento financiero de equipos de vuelo	US	Tasas anuales fijas entre 3.16% a 3.57%	2024	—	1,547	10,378
Arrendamiento financiero de simulador de vuelo	US	Tasa anual fija 6.88%	2029	6,051	7,032	7,949
Total Arrendamientos Financieros				113,475	150,683	194,372
Pasivos por Arrendamientos (NIIF 16)				2,438,437	2,216,859	2,125,995
Total Pasivos por Arrendamientos				2,551,912	2,367,542	2,320,367
Total Deuda Financiera, incluyendo Arrendamientos				3,714,470	3,239,180	3,457,350
Total Gastos por Amortizar				(13,557)	(4,874)	(6,413)
Total Deuda Financiera, incluyendo Arrendamientos, neta				3,700,913	3,234,306	3,450,937
Menos vencimientos circulantes de la deuda financiera				(89,046)	(183,572)	(228,090)
Menos vencimientos circulantes de arrendamientos				(359,251)	(339,587)	(285,886)
Vencimientos circulantes, neto				(448,297)	(523,159)	(513,976)
Deuda a largo plazo				3,266,173	2,716,021	2,943,374
Gastos por amortizar a largo plazo				(13,557)	(4,874)	(6,413)
Deuda Financiera, incluyendo Arrendamientos a largo plazo, neta				\$3,252,616	\$2,711,147	\$2,936,961



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- (1) En algunos de estos contratos se establecen entre otros, compromisos para el Grupo de hacer y no hacer ciertas actividades; de entregar cierta información financiera; presentar reportes de variaciones en flota; de cumplir con las condiciones y términos acordados con terceros, principalmente en cuanto a pagos de compromisos documentados, entre otros; y se estipulan restricciones para que el Grupo pueda vender o transferir la totalidad o parte substancial de sus activos.

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo está en cumplimiento con sus compromisos de deuda.

- (2) Este préstamo establece compromisos financieros relacionados con razones de cobranza, que representan la garantía de repago del mismo.
- (3) Al 31 de diciembre 2023 y 2022, el Grupo contrató *Swaps* de tasas de interés, lo que le permite pagar tasas fijas (ver Nota 28).
- (4) En noviembre 2024 Grupo Aeroméxico concluyó la oferta de instrumentos de deuda en forma de Notas Garantizadas (con el aval de Aeroméxico, Aerolitoral, Aerovías Empresa de Cargo, S.A. de C.V. y PLM Premier, S.A.P.I. de C.V.) por \$500 millones con vencimiento en 2029 y una tasa de interés de 8.250% y \$610 millones con vencimiento en 2031 y una tasa de interés de 8.625% (en conjunto las “Notas”). Los fondos de la oferta de las Notas se utilizaron para canjear en su totalidad las notas garantizadas con vencimiento en 2027 previamente emitidas por Grupo Aeroméxico, con un monto en circulación de \$662.5 millones, y el resto para utilización en propósitos generales corporativos. Las Notas se ofrecieron en los Estados Unidos de América únicamente a personas que razonablemente se consideran como compradores institucionales calificados de conformidad con la Regla 144A de la Ley de Valores de 1933, (la “Ley de Valores”) y fuera de los Estados Unidos a personas no estadounidenses, de conformidad con la Regulación S de la Ley de Valores.

En agosto de 2024, Aeroméxico firmó un contrato de préstamo por una línea de crédito sindicado revolvente por \$200 millones, garantizado por Grupo Aeroméxico y Aerolitoral, con tasa SOFR más 285 puntos base y un plazo de tres años. Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo no ha utilizado esta línea de crédito.

Asimismo, existe la obligación en algunos contratos, de notificar los cambios de accionistas y situaciones adversas en la situación financiera. Por otra parte, en algunos contratos están previstos los casos en que se presentaría un vencimiento anticipado y las circunstancias para obtener dispensas temporales.

Todos los préstamos tienen vencimientos a lo largo del año. Al 31 de diciembre de 2024, los vencimientos futuros de deuda financiera neta son los que se muestran en la siguiente página.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

<u>Año</u>	<u>Préstamos (a)</u>	<u>Arrendamientos financieros</u>	<u>Arrendamientos</u>	<u>Total</u>
Circulante - 2025	\$ 52,558	36,488	359,251	448,297
No circulante				
2026	—	31,628	340,482	372,110
2027	—	20,966	330,188	351,154
2028	—	18,617	312,684	331,301
2029	488,049	5,776	266,167	759,992
2030 y posterior	608,394	—	829,665	1,438,059
Total no circulante	1,096,443	76,987	2,079,186	3,252,616
Total deuda financiera	\$ 1,149,001	113,475	2,438,437	3,700,913

(a) Los préstamos se presentan netos de gastos por amortizar por \$13,557.

Conciliación entre cambios en los pasivos y flujos de efectivo surgidos de actividades de financiamiento-

	<u>Deuda financiera</u>	<u>Arrendamientos</u>	<u>Total</u>
Saldo al 1o. enero 2024	\$ 1,017,447	2,216,859	3,234,306
Préstamos obtenidos	1,110,000	—	1,110,000
Pago de préstamos	(840,914)	(346,539)	(1,187,453)
Cambios totales provenientes de actividades de financiamiento	269,086	(346,539)	(77,453)
Efectos por movimientos en tipo de cambio	(15,031)	—	(15,031)
Otros cambios -			
Nuevos arrendamientos	—	568,117	568,117
Gastos por intereses	78,908	183,949	262,857
Otros costos financieros provisionados	34,024	—	34,024
Intereses y otros costos financieros pagados	(96,574)	(183,126)	(279,700)
Otros intereses cancelados, neto	(25,384)	(823)	(26,207)
Saldo al 31 diciembre 2024	\$ 1,262,476	2,438,437	3,700,913



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Existen ciertas condiciones establecidas para la renovación de flota del Grupo (ver Nota 33).

(22) Beneficios a los empleados-

El Grupo tiene establecidos planes de retiro y jubilación para parte de sus empleados. Los beneficios de los planes establecidos son determinados con base en los niveles de sueldos, años de servicio prestados, índices de mortalidad y las expectativas de incrementos salariales. El Grupo realiza periódicamente aportaciones a fondos en fideicomiso irrevocable, establecidos para este propósito con base en cálculos actuariales para financiar el costo de los planes. Los fondos en fideicomiso se invierten principalmente en valores de renta fija. Todos los cálculos actuariales de estos planes tienen como resultado obligaciones por beneficios acumulados en exceso de los activos del plan.

La prima de antigüedad es otorgada a todos los empleados de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo. La Ley establece que la prima de antigüedad debe pagarse con base en los sueldos y años de servicio de los empleados que se retiran después de 15 años de servicio o cuando son liquidados. El Grupo no ha fondeado sus obligaciones por prima de antigüedad, la cual asciende a \$24,775, \$21,924 y \$16,187 al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente, los cuales se incluyen dentro de los totales de beneficios a los empleados que se presentan a dichas fechas.

(a) Composición de los activos del plan-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Inversiones en acciones	\$ 49	52	51
Bonos gubernamentales	<u>766</u>	<u>844</u>	<u>630</u>
	<u>\$ 815</u>	<u>896</u>	<u>681</u>

(b) Movimientos en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos (OBD)-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
OBD al 1o. de enero	\$ 236,737	186,081	187,137
Beneficios pagados por el plan	(12,661)	(7,753)	(7,893)
Costo laboral del servicio actual	11,676	7,555	3,175
Costo financiero	18,994	18,061	14,097
Costo por transferencia de personal (1)	57	331	250
OBD de PLM al 15 de julio 2022	—	—	407
Variaciones por tipos de cambio	(39,292)	27,028	10,948
Otros, incluyendo efecto por reducción y ajustes a la prima de antigüedad	<u>67</u>	<u>76</u>	<u>(1,198)</u>
	<u>215,578</u>	<u>231,379</u>	<u>206,923</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Pérdidas (ganancias) actuariales reconocidas en la cuenta de otros resultados integrales:			
Supuestos financieros	(15,168)	6,477	(16,461)
Supuestos demográficos	9,177	777	115
Ajustes por experiencia	<u>326</u>	<u>(1,896)</u>	<u>(4,496)</u>
OBD al 31 de diciembre	\$ <u>209,913</u>	<u>236,737</u>	<u>186,081</u>

El Grupo estima aportar en el año 2025 \$3,687 a sus planes de contribución definida.

- (1) Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo reconoció adicionalmente un costo por \$38, \$769 y \$43 respectivamente, por transferencias de empleados, a través de utilidades retenidas.

(c) Movimiento en el valor presente de los activos del plan-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Valor razonable de los activos del plan al 1o. de enero	\$ 896	681	627
Rendimiento esperado de los activos del plan	69	215	54
Variaciones por tipo de cambio	<u>(150)</u>	<u>—</u>	<u>—</u>
Valor razonable de los activos del plan al 31 de diciembre	\$ <u>815</u>	<u>896</u>	<u>681</u>

(d) Remediación del pasivo por beneficios definidos, ganancias y (pérdidas) reconocidas en otros resultados integrales-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Monto acumulado al 1o. de enero	\$ 18,500	23,359	2,456
Costo por transferencia de personal	38	769	43
Reconocidas durante el ejercicio (1)	5,665	(5,358)	20,842
Variaciones por tipo de cambio	<u>52</u>	<u>(270)</u>	<u>18</u>
Monto acumulado al 31 diciembre	\$ <u>24,255</u>	<u>18,500</u>	<u>23,359</u>

- (1) Los efectos presentados en ORI se presentan neto de impuestos.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(e) Supuestos actuariales-

Los principales supuestos actuariales a la fecha del informe, se muestran a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Tasa esperada de rendimiento de los activos del plan	10.64%	9.00%	9.40%
Tasa de descuento	10.64%	9.00%	9.40%
Tasa de incremento en los niveles de sueldos futuros	4.54%	4.54%	4.54%
Promedio restante de la vida laboral (aplicables a beneficios de retiro)	14 años	14 años	14 años

Las tasas de descuento asumidas se derivan de tarifas existentes en bonos del gobierno para que la oportunidad y montos de los pagos coincidan con el momento y los importes de los pagos de pensiones proyectadas.

(f) Análisis de sensibilidad-

Las variaciones razonablemente posibles a la fecha del informe, en uno de los supuestos actuariales más significativos, y asumiendo que el resto de las variables hubieran permanecido constantes, habrían afectado las obligaciones por beneficios definidos al 31 de diciembre de 2024 en las cantidades que se muestran a continuación:

	<u>Incremento</u>	<u>Disminución</u>
Tasa de descuento (0.5% variación)	\$ <u>(5,989)</u>	<u>6,305</u>
Tasa de incremento en sueldos (0.5% variación)	\$ <u>5,922</u>	<u>(5,671)</u>

(23) Pagos basados en acciones-

A. Descripción de acuerdos de pagos basados en acciones

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo tiene los siguientes acuerdos de pagos basados en acciones.

i. Programas de acciones restringidas-

El 22 de diciembre de 2022, el Grupo otorgó acciones restringidas a cierto personal clave y empleados de alto nivel sujeto a ciertas condiciones de servicio y resultados de desempeño (no de mercado de la acción) con períodos de adjudicación de 6 meses a 3 años.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El 28 de febrero de 2023, el Grupo estableció un nuevo plan, por el cual otorgó acciones restringidas a cierto personal clave y empleados de alto nivel sujeto a ciertas condiciones de servicio con períodos de adjudicación de hasta 4 años.

El 27 de agosto de 2024, el Grupo estableció un nuevo plan, por el cual otorgó acciones restringidas a cierto personal clave y empleados de alto nivel sujeto a ciertas condiciones de servicio con períodos de adjudicación de hasta 3 años.

Los términos y condiciones clave relacionados con las asignaciones bajo este programa al 31 de diciembre de 2024 son los siguientes; todos los acuerdos de pago se liquidarán mediante la entrega física de acciones.

Fecha de asignación / empleados con derecho	Número de acciones	Condiciones de adquisición
Acciones asignadas a personal clave y empleados de alto nivel-		
22 de diciembre 2022	909,090	6 meses a 3 años de servicios a partir de la fecha de asignación.
22 de diciembre 2022	2,721,790	2-3 años de servicios a partir de la fecha de asignación, sujeto al cumplimiento de resultados de desempeño (no de mercado de la acción).
28 de febrero de 2023	354,850	6 meses a 4 años de servicios a partir de la fecha de asignación.
27 de agosto de 2024	200,110	6 meses a 3 años de servicios a partir de la fecha de asignación.
	(2,265,534)	Número acumulado de acciones restringidas ejercidas o perdidas.
Total acciones restringidas	1,920,306	

B. Medición a valores razonables –

El valor razonable de las acciones restringidas arriba mencionadas, a la fecha de su asignación se encuentran en un rango de Ps.184.78 a Ps.341.75 pesos por acción. Las acciones han sido depositadas y forman parte de un Fideicomiso en México (ver Nota 26).

C. Conciliación de acciones restringidas en circulación –

El número de acciones restringidas en circulación bajo el programa se muestra en la siguiente página.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	2024	
	Número de acciones	Ps. Promedio del valor razonable por acción a la fecha de asignación
Saldo al 1 de enero	3,490,208	184.78
Asignadas durante el año	200,110	341.75
Ejercidas durante el año	(1,745,566)	187.97
Pérdidas durante el año	(24,446)	184.78
Saldo al 31 de diciembre	1,920,306	198.24
	2023	
	Número de acciones	Ps. Promedio del valor razonable por acción a la fecha de asignación
Saldo al 1 de enero	2,269,985	184.78
Incremento debido a cambio en	1,360,895	184.78
Asignadas durante el año	354,850	184.78
Ejercidas durante el año	(345,502)	184.78
Pérdidas durante el año	(150,020)	184.78
Saldo al 31 de diciembre	3,490,208	184.78
	2022	
	Número de acciones	Ps. Promedio del valor razonable por acción a la fecha de asignación
Saldo al 1 de enero	—	—
Asignadas durante el año	2,269,985	184.78
Ejercidas durante el año	—	—
Pérdidas durante el año	—	—
Saldo al 31 de diciembre	2,269,985	184.78



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Adicional a las acciones ejercidas en estos programas durante el año terminado el 31 de diciembre de 2024, el Grupo otorgó 38,856 acciones a ciertos Consejeros (2023: 80,289 acciones).

D. Gasto registrado en resultados—

En el año 2024, el monto reconocido en resultados fue de \$16,655 (2023: \$19,304 y 2022: \$0).

(24) Provisiones—

		Devolución de aviones (1)	Reestructura empleados	Contingencias	Contraprestación Contingente (a)	Total
Saldo al 1 de enero 2024	\$	270,989	—	9,751	24,000	304,740
Adiciones		95,092	—	6,149	59	101,300
Utilización		(55,996)	—	(1,725)	(24,059)	(81,780)
		310,085	—	14,175	—	324,260
Menos porción no circulante		(207,093)	—	—	—	(207,093)
Saldo circulante al 31 de diciembre 2024	\$	102,992	—	14,175	—	117,167
Saldo al 1 de enero 2023	\$	235,728	—	7,075	24,000	266,803
Adiciones		50,000	—	3,090	—	53,090
Utilización		(14,739)	—	(414)	—	(15,153)
		270,989	—	9,751	24,000	304,740
Menos porción no circulante		(218,890)	—	—	—	(218,890)
Saldo circulante al 31 de diciembre 2023	\$	52,099	—	9,751	24,000	85,850
Saldo al 1 de enero 2022	\$	171,690	11,923	7,154	—	190,767
Adiciones		67,967	—	—	24,000	91,967
Utilización		(3,929)	(11,923)	(79)	—	(15,931)
		235,728	—	7,075	24,000	266,803
Menos porción no circulante		(210,522)	—	—	(24,000)	(234,522)
Saldo circulante al 31 de diciembre 2022	\$	25,206	—	7,075	—	32,281



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- (a) Ver Nota 6A., en relación con la adquisición de PLM.
- (1) Se estima que la salida económica de la porción circulante de la provisión para devolución de aviones se lleve a cabo en los próximos 12 meses, con base en lo establecido en el plan de flota. El plan de flota se revisa anualmente y los nuevos términos de devolución pueden ser negociados con los arrendadores, lo cual afecta la clasificación de las provisiones a corto y largo plazo.

(25) Cuentas por pagar-

Las cuentas por pagar del Grupo se presentan como se muestra a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Proveedores	\$ 1,355,243	1,262,092	842,227
Otros impuestos	274,901	244,680	174,815
Sueldos y prestaciones por pagar	<u>22,091</u>	<u>26,814</u>	<u>15,194</u>
Total cuentas por pagar	<u>\$ 1,652,235</u>	<u>1,533,586</u>	<u>1,032,236</u>

(26) Capital contable-

a) Estructura del capital social-

Al 31 de diciembre de 2021, el capital social estaba integrado por 742,747,940 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 742,742,940 acciones.

El 17 de marzo de 2022, la Compañía informó que había concluido su Plan de Reorganización, completó con éxito su proceso de reestructuración financiera y salió de su proceso de reestructuración de Capítulo 11. En consecuencia, y el 17 de marzo de 2022 (a) ciertos aumentos de capital social acordados durante el proceso, que incluyeron nuevas aportaciones en efectivo, incluyendo prima de comisiones comprometidas, conversión del DIP Financing a capital social y conversión de reclamaciones de acreedores a capital social, (b) la dilución de las acciones anteriores representativas del capital social de la Compañía para representar menos del 0.01% del nuevo capital social de Grupo Aeroméxico, y (c) la concentración ("*reverse split*" por su término en inglés) de todas las acciones anteriores y nuevas utilizando un factor de conversión de una nueva acción por cada 5,000,000 de acciones existentes en ese momento emitidas por la Compañía, en donde todos estos acuerdos entraron en vigor. En consecuencia, las nuevas acciones cotizadas en circulación de la Compañía ascendieron a 136,423,959 (excluyendo 13,642,396 acciones en tesorería pendientes de suscripción), resultando un total autorizado de nuevas acciones por 150,066,355.

El 28 de abril de 2022, los Accionistas de la Compañía resolvieron a favor de la utilización de las acciones en tesorería para ser utilizadas en un Programa de Incentivos Gerenciales ("*MIP*" por su término en inglés), según lo aprobado por el Comité de Compensaciones.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Como parte de las obligaciones bajo el contrato conocido como *Registration Rights Agreement* fechado el 17 de marzo 2022, la Compañía debía cancelar la inscripción de sus acciones ante el Registro Nacional de Valores ("RNV") y su correspondiente cotización en la Bolsa Mexicana de Valores ("BMV"). Como consecuencia, y de conformidad con la Fracción II del Artículo 108 de la Ley del Mercado de Valores ("LMV"). El 11 de octubre de 2022, la Compañía lanzó una oferta pública de adquisición de acciones en efectivo ("OPA") la cual expiró el 8 de noviembre de 2022, a un precio de compra por acción de Ps.184.78 pesos ("Precio por Acción").

El 16 de noviembre de 2022, la Compañía liquidó la OPA comprando la totalidad de las 4,751,255 acciones participantes, representativas de aproximadamente el 3.48% de las acciones en circulación, a Ps.184.78 pesos por acción (el cual fue calculado de conformidad con el Artículo 108, Fracción I, Inciso (b) de la LMV).

El 8 de diciembre de 2022, el Comité de Compensaciones aprobó utilizar 4,751,255 acciones propias en tesorería para efectos del MIP. Estas 4,751,255 acciones fueron suscritas y pagadas a través de un Fideicomiso en México, y van a ser distribuidas entre los beneficiarios del MIP según lo determine el Comité de Compensaciones. La utilización de las 4,751,255 acciones para tales efectos, neutralizó cualquier efecto dilutivo de las 4,751,255 acciones adquiridas a través de la OPA.

Conforme a lo establecido en la LMV, la Compañía constituyó un fideicomiso irrevocable de administración (el "Fideicomiso de Desliste") para adquirir al Precio por Acción aquellas acciones que no fueron inicialmente adquiridas por la Compañía durante el período de la OPA inicial. El período durante el cual los accionistas que no participaron en la OPA pudieron vender sus acciones al Fideicomiso de Desliste al Precio por Acción, expiró el 14 de julio de 2023. Al vencimiento de dicho período, la Compañía adquirió, a través del Fideicomiso de Desliste 243,352 acciones adicionales al Precio por Acción (\$2,319 en total). Dicha adquisición tuvo un efecto neutro, ya que (i) dichas 243,352 acciones adquiridas por el Fideicomiso de Desliste fueron transferidas a la Compañía y posteriormente colocadas como acciones en tesorería y (ii) un número equivalente de 243,352 acciones fueron inmediatamente suscritas y pagadas por un Fideicomiso en México, el cual administra el plan de compensación basado en acciones de la Compañía, resultando en que dichas 243,352 acciones recién suscritas y pagadas se agregaron a dicho Fideicomiso.

El 13 de diciembre de 2023, los Accionistas de la Sociedad resolvieron a favor de (i) realizar una reducción y consecuente reembolso de capital, sin cancelación de acciones, a favor de los accionistas por un monto de \$2.00 dólares por acción, representativas del capital social de la Compañía (\$272,848 en total); y (ii) no cancelar las 13,642,396 acciones propias en tesorería y utilizarlas, además de apoyar un MIP, en una potencial oferta primaria de acciones.

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2023 se asignaron 425,791 acciones a determinado personal clave de la Administración (incluyendo 80,289 a ciertos Consejeros), equivalente a \$4,057.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

El 30 de abril de 2024, a través de una Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria de Accionistas, se aprobó la transformación y adopción del nuevo régimen de Sociedad Anónima Bursátil de Capital Variable (S. A. B. de C. V.). Este cambio fue previamente autorizado por la Dirección General de Inversión Extranjera.

El 25 de julio de 2024, los Accionistas de la Sociedad resolvieron a favor de llevar a cabo una reducción y consecuente reembolso de capital social, sin cancelación de acciones, a favor de los accionistas por un monto de \$3.00 dólares por acción, representativas del capital social de la Compañía (\$409,272 en total).

El 26 de julio de 2024, la Comisión Nacional Bancaria y de Valores autorizó la inscripción de las acciones de la Compañía en el RNV. Por lo anterior, la transformación de la Compañía en una S. A. B. de C. V. o sociedad anónima bursátil es vigente a partir del 26 de julio de 2024. Aún y cuando las acciones de la Compañía ya se encuentran inscritas en el RNV, su correspondiente listado en la BMV y en la Bolsa de Valores de Nueva York ("NYSE") únicamente se llevará a cabo cuando la Compañía lance la oferta pública inicial de los *American Depositary Shares* ("ADS" por su término en inglés) representativos de sus acciones en los Estados Unidos de América.

El 11 de noviembre de 2024, los Accionistas de la Sociedad resolvieron a favor de llevar a cabo una reducción y consecuente reembolso de capital social, sin cancelación de acciones, a favor de los accionistas por un monto de \$3.00 dólares por acción, representativas del capital social de la Compañía (\$409,272 en total).

Por el año terminado el 31 de diciembre 2024, se asignaron 1,784,422 acciones a determinado personal clave de la Administración (incluyendo 38,856 a ciertos Consejeros) equivalentes a \$17,660.

Al 31 de diciembre de 2024, 2023, y 2022 el capital social de la Compañía está integrado por 136,423,959 acciones ordinarias nominativas, sin expresión de valor nominal, correspondiendo a la parte fija 5,000 acciones y a la parte variable 136,418,959 acciones.

b) Restricciones al capital contable-

De conformidad con la LGSM, la utilidad neta del ejercicio está sujeta a la separación de un 5%, para constituir la reserva legal, hasta que ésta alcance la quinta parte del capital social. Al 31 de diciembre de 2024 la reserva legal asciende a \$24,750 cifra que no ha alcanzado el monto requerido.

El importe actualizado, sobre bases fiscales, de las aportaciones efectuadas por los accionistas, puede reembolsarse a los mismos sin impuesto alguno, en la medida en que dicho monto sea igual o superior al capital contable.

Las utilidades sobre las que no se ha cubierto el ISR, y las otras cuentas del capital contable, originarán un pago de ISR a cargo de la Compañía, en caso de distribución, a la tasa de 30%, por lo que los accionistas solamente podrán disponer del 70% restantes.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

c) Administración de capital-

Durante el período en el que el Grupo cotizaba en bolsa, de vez en cuando el Grupo compraba sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras dependía de los precios del mercado (ver Nota 3(c) último párrafo). Las decisiones de compra y venta se tomaron sobre la base de transacciones específica y el Grupo no tenía un plan de compra-venta de acciones definido.

d) Utilidades retenidas-

Por el año terminado el 31 de diciembre de 2024, Grupo Aeroméxico tiene un déficit en su patrimonio de \$2,285,379 (neto de reserva legal) lo que significa que ha perdido más de dos terceras partes de su capital social y, de acuerdo con la ley mexicana, esto puede ser causa de disolución, a solicitud legal de cualquier acreedor interesado.

(27) Utilidad/ pérdida por acción-

A. Utilidad básica por acción

El cálculo de la UPA básica se ha determinado en el siguiente beneficio atribuible a los accionistas ordinarios y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación:

i. Utilidad (pérdida) atribuible a accionistas comunes

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Utilidad (pérdida) del año, atribuible a los accionistas de la Compañía	\$ <u>617,439</u>	<u>273,334</u>	<u>(64,225)</u>

ii. Número promedio ponderado de acciones ordinarias (básicas)

	Nota	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Acciones ordinarias emitidas al 1 de enero		136,423,959	136,423,959	742,747,940
Dilución por Plan de Reorganización de acciones anteriores		—	—	(742,747,940)
Nuevas acciones ordinarias en circulación autorizadas		—	243,352	150,066,355
Acciones en tesorería pendientes de suscripción		—	(243,352)	(13,642,396)
Acciones mantenidas en un Fideicomiso en México		<u>(2,784,394)</u>	<u>(4,568,816)</u>	<u>(4,751,255)</u>
Promedio ponderado de acciones ordinarias al 31 de diciembre		<u>133,639,565</u>	<u>131,855,143</u>	<u>131,672,704</u>
Utilidad (pérdida) básica por acción (US dólares)		\$ <u>4.62</u>	<u>2.07</u>	<u>(0.47)</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

B. Utilidad diluida por acción

El cálculo del UPA diluida se ha determinado en el siguiente beneficio atribuible a los accionistas ordinarios y el número promedio ponderado de acciones ordinarias en circulación después del ajuste a los efectos de todas las acciones ordinarias potenciales diluidas:

iii. Número promedio ponderado de acciones ordinarias (diluidas)

	Nota			
Número promedio ponderado de acciones ordinarias (básicas)		133,639,565	131,855,143	131,672,704
Acciones ordinarias diluidas a través de un fideicomiso mexicano		<u>2,784,394</u>	<u>4,568,816</u>	<u>4,751,255</u>
Número promedio ponderado de acciones	26	<u>136,423,959</u>	<u>136,423,959</u>	<u>136,423,959</u>
Utilidad (pérdida) diluida por acción (US dólares)	\$	<u>4.53</u>	<u>2.00</u>	<u>(0.47)</u>

(28) Instrumentos financieros y administración de riesgos-

(a) Descripción general-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos financieros que son comunes en la industria y que podrían tener un impacto en los resultados financieros; dichos riesgos financieros se agrupan de la siguiente forma:

- a) Riesgo de crédito
- b) Riesgo de liquidez
- c) Riesgo de mercado
 - Fluctuaciones en el tipo de cambio
 - Fluctuaciones en el precio de la turbosina
 - Fluctuaciones en las tasas de interés

El programa de administración de riesgos del Grupo revisa periódicamente las exposiciones a los riesgos antes mencionados y busca minimizar los efectos adversos potenciales sobre el margen bruto a través de diferentes iniciativas, incluyendo el uso selectivo de instrumentos financieros derivados. El Grupo utiliza diferentes métodos para evaluar y gestionar los diferentes tipos de riesgos a los cuales está expuesto, incluyendo análisis de sensibilidad y estadísticos.

Esta Nota presenta información acerca de la exposición del Grupo a cada uno de los riesgos antes mencionados, los objetivos, políticas y procesos del Grupo para medir y administrar los riesgos, así como la gestión de capital del Grupo. De igual forma, a lo largo de estos estados financieros consolidados se incluyen revelaciones cuantitativas adicionales.

Grupo Aeroméxico contrata instrumentos financieros derivados (“OTC” por sus siglas en inglés) en diversos mercados, a fin de mantener la exposición a niveles aceptables para su apetito de riesgo. Todos los instrumentos financieros derivados en la cartera del Grupo se contratan con fines de cobertura, aunque algunos de ellos y debido a los cambios en las variables económicas no han cumplido con los requisitos para ser considerados contablemente como instrumentos de cobertura.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Marco de administración de riesgos-

Las políticas de administración de riesgos del Grupo se establecen para identificar y analizar los riesgos que enfrenta éste, establecer límites y controles apropiados para ellos, así como monitorear los riesgos y la observancia de los límites fijados. Las políticas y los sistemas de administración de riesgos se revisan con regularidad a fin de reflejar los cambios en las condiciones de mercado y las actividades del Grupo. El Grupo, mediante normas y procedimientos de capacitación y administración, busca desarrollar un entorno de control disciplinado y constructivo en el cual todos los empleados entiendan las funciones y obligaciones que les corresponden.

Los Comités de Auditoría y Finanzas del Grupo vigilan la forma en que la Administración supervisa el cumplimiento de las políticas y procedimientos de administración de riesgos; asimismo, revisan la suficiencia del marco de administración de riesgos en relación con los riesgos que éste enfrenta. El Comité de Auditoría del Grupo recibe la ayuda en su función de supervisión del área de Auditoría Interna, la cual emprende revisiones regulares y ad hoc de los controles y procedimientos de administración de riesgos, cuyos resultados se informan al Comité de Auditoría. El Comité de Finanzas revisa periódicamente la ejecución de las políticas de administración de riesgos aprobadas por el Consejo referentes a riesgos de mercado (fluctuaciones en tasas de interés, tipo de cambio y precio de la turbosina), así como riesgos crediticios y de liquidez.

(b) Riesgo de crédito-

El riesgo de crédito es el riesgo de que el Grupo sufra pérdidas financieras si un cliente o la contraparte de un instrumento financiero no cumpliera con sus obligaciones contractuales; deriva principalmente de las cuentas por cobrar a clientes e instrumentos de inversión del Grupo.

Los importes en libros de los activos financieros del contrato representan la máxima exposición al riesgo de crédito.

La evaluación de pérdida crediticia esperada para clientes individuales se presenta al 1o. de enero y el 31 de diciembre de 2024. El Grupo utiliza una matriz de provisiones para medir las pérdidas crediticias esperadas de los deudores comerciales por clientes individuales, que incluye un gran número de saldos pequeños.

i. Exposición a riesgo de crédito

El valor en libros de los activos financieros representa la exposición máxima al riesgo crediticio.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

La exposición máxima al riesgo de crédito a la fecha de presentación es:

		Valor en libros		
		<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Efectivo y equivalentes de efectivo	\$	841,997	937,698	842,182
Instrumentos financieros, incluyendo derivados		—	334	1,893
Cuentas por cobrar a clientes y otras		<u>591,475</u>	<u>618,212</u>	<u>391,272</u>
	\$	<u>1,433,472</u>	<u>1,556,244</u>	<u>1,235,347</u>

Para reducir el riesgo crediticio que resulta de depósitos en bancos e inversiones en instrumentos financieros, el Grupo realiza operaciones exclusivamente con instrumentos financieros con alta calificación crediticia otorgada localmente AAA por alguna agencia calificadora de valores. Asimismo, el Grupo reduce este riesgo mediante la diversificación de sus inversiones con varias contrapartes de acuerdo con la política de aprobación del Consejo.

Cuentas por cobrar a clientes y otras-

Los servicios del Grupo se prestan a un gran número de clientes sin que exista concentración importante con alguno de ellos.

El Grupo establece una reserva para deterioro que representa su estimación de las pérdidas incurridas respecto a cuentas por cobrar a clientes, otras cuentas por cobrar e inversiones. Adicionalmente, como muchas otras aerolíneas, realiza sus actividades de venta a través de los mecanismos de la *International Air Transport Association* (“IATA”) que regulan las operaciones financieras entre aerolíneas y agencias de viaje. De igual forma, se lleva a cabo un alto volumen de operaciones de venta con tarjetas de crédito donde las cuentas por cobrar son las instituciones financieras.

Además de los clientes antes mencionados, el Grupo tiene algunas ventas directas a grandes compañías y organismos gubernamentales.

La exposición máxima a riesgo crediticio por cuentas por cobrar a clientes al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 se muestra en la Nota 14, que incluye impuestos por recuperar sobre los cuales el Grupo hasta la fecha no ha experimentado pérdidas por el deterioro.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Pérdidas por deterioro-

La antigüedad de las cuentas por cobrar a clientes a la fecha de presentación se muestra a continuación:

	2024			2023			2022		
	Bruto	Deterioro	%	Bruto	Deterioro	%	Bruto	Deterioro	%
No vencidas	\$ 154,846	2,167	(1.4)	243,858	259	(0.1)	148,536	1,182	(0.8)
Vencidas de									
0 a 30 días	62,848	329	(0.5)	24,807	293	(1.2)	18,395	400	(2.2)
Vencidas de									
31 a 120 días	16,061	5,210	(32.4)	4,579	2,383	(52.0)	6,007	3,075	(52.0)
Más de un año	4,911	4,725	(96.2)	5,033	5,033	(100.0)	4,425	4,425	(100.0)
	<u>\$ 238,666</u>	<u>12,431</u>		<u>278,277</u>	<u>7,968</u>		<u>177,363</u>	<u>9,082</u>	

* Los porcentajes reflejan la tasa promedio ponderada de incobrabilidad.

El movimiento en la reserva para deterioro en cuentas por cobrar a clientes durante el ejercicio fue la siguiente:

	2024	2023	2022
Saldo al 1o. de enero	\$ 7,968	9,082	9,098
Incremento (reversión) por deterioro reconocida	<u>4,463</u>	<u>(1,114)</u>	<u>(16)</u>
Saldo al 31 de diciembre	<u>\$ 12,431</u>	<u>7,968</u>	<u>9,082</u>

No hay garantías u otras mejoras de crédito para los préstamos que presentan deterioro.

Las tasas de pérdida se calculan usando un método de “tasa móvil” basado en la probabilidad de que una cuenta por cobrar avance por sucesivas etapas de mora hasta su castigo. Las tasas de deterioro se calculan por separado para las exposiciones en distintos segmentos con base en las siguientes características comunes de riesgo de crédito – región geográfica, antigüedad de la relación con el cliente y tipo de producto adquirido.

Las tasas de pérdida se basan en la experiencia de pérdida crediticia real de los últimos 12 meses. Adicionalmente el Grupo integra información sobre perspectivas futuras (*forward-looking*) reservando al 100% las cuentas vencidas con 120 días o más en donde la contraparte sea una entidad Gubernamental.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(c) Riesgo de liquidez-

El riesgo de liquidez es aquel de que el Grupo enfrente dificultades para cumplir con las obligaciones asociadas con sus pasivos financieros que se liquidan entregando efectivo u otros activos financieros. El enfoque del Grupo para gestionar la liquidez es asegurar, tanto como sea posible, que siempre tenga liquidez suficiente para cumplir con sus pasivos al vencimiento, tanto bajo condiciones normales como de restricción, sin incurrir en pérdidas inaceptables o arriesgarse a dañar el prestigio del Grupo.

Operamos un negocio global con actividades internacionales que están sujetas a eventos económicos y políticos fuera de nuestro control.

El Grupo monitorea sus requerimientos de flujo de efectivo en forma constante. El Grupo asegura que tiene suficiente efectivo disponible para hacer frente a los gastos operativos esperados, incluido el servicio de las obligaciones financieras (ver Nota 21).

i. Exposición al riesgo de liquidez-

Los siguientes son los vencimientos contractuales restantes de los pasivos financieros a la fecha de balance, 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022. Los importes en libros se presentan netos de gastos pagados por anticipado y no descontados.

		Flujos de					
	Valor	efectivo	2 meses	2-12	1-2	2-5	
<u>Diciembre 31, 2024</u>	<u>en libros</u>	<u>contractuales</u>	<u>o</u>	<u>meses</u>	<u>años</u>	<u>años</u>	<u>Mas 5 años</u>
Préstamos en dólares							
(Tasa fija)	\$ 1,096,443	1,678,856	—	155,738	93,863	146,475	1,282,780
Arrendamientos financieros							
en dólares	\$ 113,475	119,251	9,062	29,962	33,331	42,475	4,421
CEBURES -							
Garantizados en Ps.	\$ 52,558	54,906	4,768	45,747	4,391	—	—
Arrendamientos - Pasivo							
	\$ 2,438,437	3,153,249	98,579	431,986	490,239	1,203,986	928,459



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

<u>Diciembre 31, 2023</u>	<u>Valor en libros</u>	<u>Flujos de efectivo contractuales</u>	<u>2 meses menos</u>	<u>2-12 meses</u>	<u>1-2 años</u>	<u>2-5 años</u>	<u>Mas 5 años</u>
Préstamos en dólares							
(SOFR - Spread)	\$ 63,076	65,398	7,482	57,916	—	—	—
Préstamos en dólares							
(Tasa fija)	\$ 659,758	856,193	2,471	57,383	57,738	737,184	1,417
Arrendamientos financieros							
en dólares	\$ 150,683	151,323	9,444	29,728	35,397	72,333	4,421
CEBURES -							
Garantizados en Ps.	\$ 143,930	155,558	24,423	65,261	65,874	—	—
Arrendamientos - Pasivo	\$ 2,216,859	2,864,793	96,137	385,100	413,316	1,061,416	908,824
<u>Diciembre 31, 2022</u>							
Préstamos en dólares							
(Libor - Spread)	\$ 147,176	178,143	19,513	89,522	69,108	—	—
Préstamos en dólares							
(Tasa fija)	\$ 768,172	880,640	—	49,943	22,828	807,869	—
Arrendamientos financieros							
en dólares	\$ 194,371	207,920	17,891	38,915	40,936	89,659	20,519
CEBURES -							
Garantizados en Ps.	\$ 215,223	242,913	19,745	92,665	73,025	57,448	—
Arrendamientos - Pasivo	\$ 2,125,995	2,766,733	84,498	348,458	399,852	974,724	959,201

(d) Riesgo de mercado-

El Grupo está expuesto a diferentes riesgos de mercado que podrían tener un impacto en los resultados financieros.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

i. Riesgo de tipo de cambio-

El riesgo de tipo de cambio se origina cuando el Grupo lleva a cabo operaciones y mantiene activos y pasivos monetarios en monedas distintas a la moneda funcional del Grupo. La mayor parte de la exposición del Grupo se asocia con fluctuaciones en otras monedas, principalmente pesos mexicanos. Considerando nuestra metodología para convertir activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera a nuestra moneda funcional, en 2024, 2023 y 2022, alrededor del 40%, 36% y 29% de los gastos y 4%, 2% y 5%, de los ingresos del Grupo, respectivamente, se denominaron en otras monedas. Con respecto a nuestros ingresos por pasajeros, registramos el pasivo por transportación vendida no utilizada, convirtiendo a nuestra moneda funcional los boletos vendidos a los diferentes tipos de cambio en las fechas de venta del boleto original.

Exposición al riesgo de moneda

El resumen de la información cuantitativa relacionada con la exposición del Grupo a riesgos en moneda extranjera y que fue informada a la Administración fue la que se muestra a continuación:

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Activos monetarios	\$ 1,096,036	1,020,451	616,574
Pasivos monetarios	<u>(1,474,696)</u>	<u>(999,418)</u>	<u>(770,546)</u>
Exposición neta del estado de situación financiera	\$ <u>(378,660)</u>	<u>21,033</u>	<u>(153,972)</u>

Durante el año se aplicaron los siguientes tipos de cambio con respecto al dólar estadounidense:

	<u>Tipo de cambio promedio</u>			<u>Tipo de cambio spot a la fecha de presentación</u>		
	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Peso mexicano	<u>18.26</u>	<u>17.78</u>	<u>20.14</u>	<u>20.27</u>	<u>16.89</u>	<u>19.36</u>

Análisis de sensibilidad-

El fortalecimiento del dólar, como se indica más adelante, respecto al peso mexicano al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 habría afectado las ganancias o pérdidas por los montos que se muestran más adelante. Este análisis se basa en las variaciones en el tipo de cambio que el Grupo consideró razonablemente posibles al final del período de presentación. El análisis supone que el resto de las variables permanecen constantes, en particular, las tasas de interés.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

	<u>Efecto</u>
31 de diciembre de 2024	
Dólar de los E.E.U.U (fortalecimiento del 10%)	\$ <u>34,423</u>
31 de diciembre de 2023	
Dólar de los E.E.U.U (fortalecimiento del 10%)	\$ <u>(1,912)</u>
31 de diciembre de 2022	
Dólar de los E.E.U.U (fortalecimiento del 10%)	\$ <u>13,997</u>

ii. Fluctuaciones en el precio de la turbosina-

El principal riesgo de mercado asociado con la industria es la variación en los precios del combustible. El Grupo reduce este riesgo a través de instrumentos financieros derivados, generalmente opciones y combinaciones de opciones. Adicionalmente, dependiendo de las condiciones del mercado, el Grupo aplica aumentos en las tarifas o cargos adicionales por combustible a los boletos de avión a fin de reducir parcialmente el impacto de precios más altos del combustible.

Las fluctuaciones en los precios de la turbosina dependen en gran medida de las condiciones económicas y políticas, tanto locales como mundiales; entre estas condiciones se encuentra la oferta y la demanda mundial de petróleo, las decisiones de la Organización de Países Exportadores de Petróleo ("OPEP"), la capacidad de refinación mundial, los niveles de existencias de petróleo crudo, así como factores climáticos y geopolíticos.

Nuestro consumo anual de turbosina se muestra en la siguiente tabla, así como el monto cubierto durante el año:

(Miles de galones)	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Consumo Anual (Gal JF54)	462,533	433,727	390,818
Derivados de JF (Gal JF54)	—	—	—
Monto de la cobertura (%)	—	—	—

Una reducción en el precio de la turbosina afecta positivamente al Grupo mediante una reducción en costos, en tanto que un aumento tiene un efecto adverso en su desempeño.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Durante 2024, 2023 y 2022, el Grupo tuvo un consumo de 462.5, 433.7 y 390.8 millones de galones de turbosina, que compró a un precio promedio de 2.67, 3.05 y 3.65 USD/Gal., respectivamente. Estos precios incluyen cargos adicionales por transportación y suministro.

El Grupo ha suspendido temporalmente su programa de cobertura de combustible para cubrir entre el 40% y el 60% de su consumo anual proyectado para los años 2024, 2023 y 2022.

Análisis de sensibilidad-

El siguiente análisis muestra las posiciones anuales donde si el precio de la turbosina hubiere aumentado o disminuido 50 centavos o 75 centavos de USD/Gal., el Grupo habría pagado/(ahorrado) los siguientes montos:

<u>Cambio en turbosina</u>	0.50(+)	0.50(-)	0.75(+)	0.75(-)
Compra directa de JF54	231,267	(231,267)	346,900	(346,900)
Cifras en miles de dólares				

iii. Riesgo de tasas de interés-

El riesgo de tasa de interés se refiere al riesgo de que el valor razonable o los flujos de efectivo futuros de un instrumento financiero fluctúen debido a cambios en las tasas de interés del mercado. La fluctuación de las tasas de interés depende en gran medida del estado de la economía mundial. Una mejora en las perspectivas económicas a largo plazo tiende a hacer subir las tasas a largo plazo, mientras que una caída tiende a estar asociada con períodos de lento crecimiento económico.

El Grupo mitiga el riesgo de tasa de interés gestionando la proporción de deuda a tasa variable y tasa fija. Al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, 96%, 80% y 73%, respectivamente, de la deuda financiera del Grupo se encontraba sujeta a tasa fija.

El Grupo está expuesto a cambios en la tasa TIIE (activos y pasivos denominados en pesos).

Al 31 de diciembre de 2023 y 2022 el Grupo contaba con *swaps* sobre tasa de interés vigentes en los cuales el Grupo paga tasa fija recibiendo una tasa flotante indexada a la TIIE 28 días. Mediante estos instrumentos, el Grupo realizó la gestión de parte de su riesgo generada por la variabilidad de los flujos a tasa de interés flotante, a través del Fideicomiso F/1748 cuyo fideicomitente es el Grupo, vigentes al 31 de diciembre de 2023 y 2022 mediante estrategias de cobertura con *swaps* de tasas de interés en sus dos series anteriores (AERMXCB 19 y AERMXCB 17). Al 31 de diciembre de 2024 el Grupo no tiene ningún instrumento *swap* vigente sobre tasa de interés.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

La siguiente tabla representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2024:

	<u>Activos</u>	<u>Pasivos</u>
Corto Plazo		
Inversiones		
Inversiones US/Ps.	\$ 275,331	—
Deuda:		
Préstamos US		
Arrendamientos financieros	—	36,488
Préstamos Ps.		
TIIIE + Spread	—	52,558
	<u>\$ 275,331</u>	<u>89,046</u>

Largo Plazo

Deuda:

Préstamos US		
Tasa fija	\$ —	1,110,000
Arrendamientos financieros	—	76,987
	<u>\$ —</u>	<u>1,186,987</u>

La tabla que se muestra a continuación representa la posición de riesgo para el Grupo al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022 correspondiente a los instrumentos financieros derivados de tasas de interés (montos en millones de pesos):

	<u>Monto de nocional</u>		
Instrumentos Financieros Derivados	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Instrumentos de tasa fija			
Swaps de tasa de interés	<u>—</u>	<u>(530)</u>	<u>(1,590)</u>
Instrumentos de tasa variable			
Swaps de tasa variable	<u>—</u>	<u>530</u>	<u>1,590</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Coberturas de combustible-

Por los años terminados el 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, el Grupo canceló temporalmente sus *call spreads* de combustible para cubrir su exposición por sus compras de turbosina. Para más información sobre estas coberturas ver la Nota 3(c) y el inciso (ii) *Fluctuaciones en el precio de la turbosina* de esta Nota.

Análisis de sensibilidad-

Deuda-

El siguiente análisis de sensibilidad considera exclusivamente la posición expuesta a tasas de interés variable.

La tasa de interés objetivo de Banco de México disminuyó 125 puntos base en 2024, pasando de 11.25% a 10.00%. En la misma línea, la FED disminuyó la tasa de referencia en 75 puntos base. Adicionalmente a los cambios referidos, si las tasas de interés respectivas hubieran cambiado en promedio anual en la magnitud indicada, el impacto en resultados habría sido el que se muestra a continuación:

	2024		2023		2022	
	+50 BP	-50 BP	+50 BP	-50 BP	+50 BP	-50 BP
Préstamos en US SOFR (LIBOR en 2022) + Spread	\$ —	—	550	(550)	988	(988)
Préstamos en Ps. TIIE + Spread	\$ 407	(407)	1,052	(1,052)	1,250	(1,250)

Grupo Aeroméxico no contabiliza pasivos a tasa fija a valor razonable a través de resultados ni se asignan éstos con relaciones de cobertura de valor razonable, por lo que no se realiza ningún análisis de sensibilidad de valor razonable.

Inversiones-

El Grupo también está expuesto a movimientos en las tasas de interés que resultan de su cartera de activos sensibles a las tasas de interés. Este riesgo se reduce a través de la política de inversión aprobada por el Comité de Finanzas, donde se establecen límites a activos a largo plazo y tasa fija.

Con base en la calificación crediticia, no es posible obtener sensibilidad sobre el precio actual del portafolio de inversiones.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(e) Jerarquía del valor razonable-

Los instrumentos financieros contabilizados a valor razonable deben presentarse agrupados de acuerdo con el método de valuación empleado. Se han definido tres niveles diferentes que dan la máxima prioridad a precios cotizados no ajustados en mercados activos, tanto para activos o pasivos idénticos (medidos a Nivel 1) y la prioridad mínima a mediciones que implican insumos no observables en el mercado y que generan un mayor grado de subjetividad en la valuación (medidos a Nivel 3).

Los diferentes niveles se definen como sigue:

- Nivel 1: Precios de cotización (no ajustados) en mercados activos para activos o pasivos idénticos a los que la entidad puede acceder en la fecha de medición.
- Nivel 2: Entradas distintas de los precios cotizados incluidos en el Nivel 1 que son observables para el activo o pasivo, ya sea directa o indirectamente.
- Nivel 3: Los insumos no se basan en datos de mercado observables (insumos no observables).

(f) Clasificaciones contables y valores razonables-

Las siguientes tablas presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y su respectivo valor en libros mostrado en el estado de posición financiera al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, incluyendo sus niveles en la jerarquía del valor razonable y con base en los modelos de negocio determinados por el Grupo. Las tablas no incluyen información para los activos financieros y pasivos financieros no medidos a valor razonable si el importe en libros es una aproximación razonable del valor razonable.

Las tablas mostradas a continuación presentan el valor razonable de los activos y pasivos financieros, y sus respectivos valores en libros mostrados en los estados de posición financiera al 31 de diciembre de 2024, 2023 y 2022, respectivamente.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Activos financieros medidos a valor razonable

Al 31 de diciembre de 2023

	<u>Nota</u>	Otros swaps de tasas de interés
<u>Valor en libros:</u>		
Valor razonable	11	\$ <u>334</u>
<u>Valor razonable:</u>		
Nivel 1		\$ —
Nivel 2		334
Nivel 3		<u>—</u>
Total		\$ <u>334</u>

Activos financieros medidos a valor razonable

Al 31 de diciembre de 2022

	<u>Nota</u>	Otros swaps de tasas de interés
<u>Valor en libros:</u>		
Valor razonable	11	\$ <u>1,893</u>
<u>Valor razonable:</u>		
Nivel 1		\$ —
Nivel 2		1,893
Nivel 3		<u>—</u>
Total		\$ <u>1,893</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

**Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2024**

	<u>Nota</u>		Préstamos en US (SOFR - Spread)	Préstamos en Ps - (TIIE - Spread)	Préstamos en US (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en US
<u>Valor en libros:</u>						
Otros pasivos financieros	21	\$	—	52,558	1,096,443	113,475
<u>Valor razonable</u>						
Nivel 1			—	—	—	—
Nivel 2			—	52,996	1,389,163	111,465
Nivel 3			—	—	—	—
Total		\$	—	52,996	1,389,163	111,465

**Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2023**

	<u>Nota</u>		Préstamos en US (SOFR - Spread)	Préstamos en Ps - (TIIE - Spread)	Préstamos en US (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en US
<u>Valor en libros:</u>						
Otros pasivos financieros	21	\$	63,076	143,930	659,758	150,683
<u>Valor razonable</u>						
Nivel 1			—	—	—	—
Nivel 2			61,748	130,674	597,059	132,575
Nivel 3			—	—	—	—
Total		\$	61,748	130,674	597,059	132,575



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Pasivos financieros no medidos a valor razonable
Al 31 de diciembre de 2022

	<u>Nota</u>		Préstamos en US (LIBOR - Spread)	Préstamos en Ps - (TIIE - Spread)	Préstamos en US (Tasa fija)	Arrendamiento financiero de equipo de vuelo en US
<u>Valor en libros:</u>						
Otros pasivos financieros	21	\$	147,176	215,223	768,172	194,371
<u>Valor razonable</u>						
Nivel 1			—	—	—	—
Nivel 2			145,007	169,808	908,501	197,654
Nivel 3			—	—	—	—
Total		\$	<u>145,007</u>	<u>169,808</u>	<u>908,501</u>	<u>197,654</u>

(g) Medición de valores razonables

i. Técnicas de valuación y datos de entrada no observables significativos

Las siguientes tablas muestran las técnicas de valuación usadas para medir los valores razonables Nivel 2 y Nivel 3 para los instrumentos financieros medidos a valor razonable en el estado de situación financiera, así como también los datos de entrada no observables significativos usados.

Instrumentos financieros medidos a valor razonable:

Tipo	Técnica de valuación
Instrumentos de deuda corporativa	Comparación de mercado/flujo de efectivo descontado: El valor razonable se estima considerando el valor presente de los flujos esperados calculados, usando tasas de descuento derivadas de precios cotizados de instrumentos con un vencimiento similar, cotizados en mercados activos.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Instrumentos financieros no medidos a valor razonable:

Tipo	Técnica de valuación
Swaps de tasa de interés	Modelos de swaps de tasas: El valor razonable se calcula como el valor presente de los flujos de efectivo netos futuros estimados. Las estimaciones de los flujos de efectivo de tasa flotante futuros se basan en tasas swaps cotizadas, precios futuros o tasas deudoras interbancarias. Los flujos de efectivo son descontados usando una curva de rendimiento creada a partir de fuentes similares y que refleja la tasa interbancaria de referencia correspondiente usada por los participantes del mercado para este propósito cuando fijan los precios de los swaps de tasa de interés, así como colateral otorgado o recibido. La estimación del valor razonable está sujeta a un ajuste por riesgo de crédito que refleja el riesgo de crédito del Grupo y de la contraparte; este ajuste se calcula con base en diferenciales de crédito derivados de precios de bonos o permutas de incumplimiento crediticio.
Otros pasivos financieros *	Flujos de efectivo descontados: El modelo de valuación considera el valor presente del pago esperado y descontado, usando una tasa de descuento ajustada por riesgo.

* Los otros pasivos financieros incluyen préstamos bancarios garantizados y no garantizados, emisiones de bonos no garantizados, pagarés convertibles-componente de pasivo, acciones preferentes rescatables, préstamos de asociadas y obligaciones por arrendamiento financiero.

ii. Transferencias entre los niveles 1 y 2

No hubo transferencias entre el Nivel 2 al Nivel 1 (así como tampoco entre el Nivel 1 al 2) en 2024, 2023 y 2022.

iii. Valores razonables de nivel 3

El Grupo no presentó ninguno de los valores razonables de sus instrumentos financieros como Nivel 3 durante 2024, 2023 y 2022.

(h) Administración de capital

De vez en cuando el Grupo compra sus propias acciones en el mercado; el momento de estas compras depende del precio de mercado. Las decisiones de compra y venta son tomadas en base a una transacción específica y el Grupo no cuenta con un plan de compra-venta de acciones definido.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(29) Otros gastos (ingresos), neto-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
<i>Otros ingresos:</i>			
Utilidad neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	\$ —	—	9,880
Recuperación de impuestos	3,505	934	1,456
Recuperación de rentas	11,960	3,634	3,505
Otros	<u>3,308</u>	<u>—</u>	<u>4,890</u>
Total otros ingresos	<u>18,773</u>	<u>4,568</u>	<u>19,731</u>
<i>Otros gastos:</i>			
Contingencias laborales y otras	6,149	1,040	—
Pérdida neta en venta de propiedades y equipo y/o material obsoleto	5,196	4,508	—
Impuesto al valor agregado no acreditable	45,926	27,390	21,113
Gasto por Derechos Contingentes (1)	10,000	7,500	—
Otros	<u>—</u>	<u>597</u>	<u>—</u>
Total otros gastos	<u>67,271</u>	<u>41,035</u>	<u>21,113</u>
Otros gastos (ingresos), neto	\$ <u>48,498</u>	<u>36,467</u>	<u>1,382</u>

(1) Contraprestación denominada por su término en inglés como "*Contingent Value Rights*" ofrecida a acreedores generales no garantizados que poseen uno o más reclamos clasificados en la Clase 3(c) y/o Clase 3(d) en relación con el Plan de Reorganización del Grupo.

(30) Fuerza de trabajo-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Sueldos y salarios	\$ 968,068	793,824	567,459
Contribuciones sociales	104,402	94,749	67,679
Gastos relacionados con planes de beneficios definidos	<u>11,676</u>	<u>7,555</u>	<u>3,175</u>
	\$ <u>1,084,146</u>	<u>896,128</u>	<u>638,313</u>



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(31) Ingresos y costos financieros-

	<u>2024</u>	<u>2023</u>	<u>2022</u>
Ingresos por intereses en depósitos bancarios y otras inversiones	\$ 55,465	64,180	15,334
Utilidad cambiaria neta	22,436	—	—
Otros ingresos financieros	—	6,653	—
	<u>77,901</u>	<u>70,833</u>	<u>15,334</u>
Ingresos financieros			
Gastos por intereses en pasivos financieros	78,908	99,433	125,913
Comisiones de cartas de crédito	222	66	3,782
Comisiones de tarjetas de crédito (a)	107,632	98,969	85,237
Intereses por derecho de uso	183,949	177,520	145,764
Intereses en obligaciones laborales	18,994	18,061	14,097
Intereses por provisión de devolución de aviones (b)	10,641	—	—
Pérdida por valuación en instrumentos financieros derivados, neta	334	1,758	790
Pérdida cambiaria, neta	—	88,385	58,433
Comisiones bancarias	4,633	6,390	5,863
Intereses pagados a partes relacionadas	504	23	1,624
Otros gastos financieros (principalmente costos por terminación anticipada de Financiamiento de Salida en 2024 y comisiones del DIP Financing en 2022)	<u>41,556</u>	<u>8,367</u>	<u>24,408</u>
Costos financieros	<u>447,373</u>	<u>498,972</u>	<u>465,911</u>
Costos financieros netos, reconocidos en resultados	\$ <u>(369,472)</u>	<u>(428,139)</u>	<u>(450,577)</u>

a) Representa el costo financiero asociado a la cobranza de manera oportuna de las transacciones de ventas hechas a través de tarjetas de crédito. Todas las demás comisiones de tarjetas de crédito referidas a incentivar promociones comerciales son consideradas como gastos de venta.

b) A partir del año 2024, el Grupo reconoce como parte de sus costos financieros, el correspondiente al interés generado sobre la provisión de devolución de aviones.

(32) (Ingresos) gastos de reestructura, neto-

La Administración considera que algunas partidas especiales deben ser presentadas por separado en virtud de su importancia o incidencia, a manera de permitir una comprensión completa del desempeño financiero del Grupo.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Diversas partidas especiales fueron registradas como parte de los costos de operación por el año terminado el 31 de diciembre de 2022, en referencia a los gastos de reestructura del Grupo asociados al Capítulo 11, como se indica a continuación:

	<u>2022</u>
Utilidad por el equipo de vuelo rechazado y otros efectos por reestructura de equipo arrendado	\$ (59,962)
Honorarios profesionales asociados a consultores del Capítulo 11	65,365
Acuerdos con acreedores no garantizados	(107,924)
Crédito relacionado a la cancelación de pasivos de arrendamientos	<u>(11,567)</u>
(Ingresos) gastos de reestructura, netos, reconocidos en el estado de resultados como parte de los gastos de operación	<u>\$ (114,088)</u>

Efectos de la reestructura de equipo de vuelo arrendado

En 2022, los plazos de arrendamiento restantes para tres aviones se redujeron, creando pasivos a corto plazo, por lo tanto, la reducción de los saldos por derecho de uso y el pasivo por arrendamiento respectivo, generó una utilidad sobre dicha cancelación.

Honorarios profesionales asociados a consultores del Capítulo 11

En relación con la reestructura financiera bajo Capítulo 11, el Grupo tuvo gastos administrativos incrementales relacionados a honorarios pagados a sus asesores externos.

Acuerdos con acreedores no garantizados

Como parte de su Plan de Reorganización, el Grupo reconoció \$(107.9) millones en 2022 (a su valor esperado) diversas reclamaciones promovidas por distintos acreedores. Esta partida estimada representó el valor esperado de los pasivos generales no garantizados con acreedores, calculado de manera anticipada sobre las estimaciones a efectuarse sobre el Plan de Reorganización propuesto. Esta estimación fue el resultado del proceso de reconciliación de diversas reclamaciones recibidas y los registros contabilizados por el Grupo, así como la forma en que se resolvieron dichas reclamaciones, por las cuales el Grupo ha sido capaz de reconocer una estimación confiable del monto final agregado de reclamaciones a su valor esperado. Los montos principales que generan estos efectos se relacionan a reclamaciones de arrendadores y sindicatos de empleados.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

Crédito relacionado a la cancelación de pasivos de arrendamientos

La cancelación del pasivo por arrendamientos representa un efecto que no genera flujo en 2022 por \$11.6 millones, el cual se reconoció como una partida de reestructuración dentro de los resultados de operación.

(33) Contingencias y compromisos-

Los pasivos por contingencias se reconocen cuando es probable que un pasivo se ha incurrido y su importe puede estimarse razonablemente. Cuando una estimación razonable no se puede hacer, se hace una revelación en forma cualitativa en las notas a los estados financieros consolidados. Los ingresos, utilidades o activos no se contabilizan hasta que existe certeza de su realización.

Al 31 de diciembre de 2024, el Grupo tiene los siguientes asuntos contingentes de importancia:

Contingencias:

- a. Están en proceso juicios laborales por aproximadamente \$16.9 millones. Este importe representa las pretensiones de los demandantes y no consideran salarios caídos eventualmente acumulables en caso de que los resultados de los laudos correspondientes sean adversos al Grupo. El Grupo y sus asesores han establecido que un monto de \$8.3 millones se considera suficiente para cubrir posibles resultados adversos, mismo que ha sido provisionado.
- b. En 2015 la Comisión Federal de Competencia Económica o “COFECE” inició una investigación en contra de Aeroméxico y otras aerolíneas mexicanas, alegando prácticas monopólicas en el mercado de servicios de transportación aérea, supuestamente realizadas entre abril 2008 y febrero 2010. Al respecto la COFECE impuso una multa a Aeroméxico de Ps.86.2 millones en 2019. El 25 de abril 2019, la Compañía objetó la resolución de la COFECE a través de un juicio de amparo. El 28 de marzo 2022, el Tribunal de Circuito en Materia Administrativa (“Tribunal”), resolvió el presente caso, dejando sin efecto la determinación emitida por la COFECE incluyendo la multa impuesta por la COFECE contra Aeroméxico. El 11 de abril de 2022, la COFECE presentó un recurso de revisión impugnando la decisión del tribunal de distrito. El 7 de marzo de 2023, la COFECE solicitó a la Suprema Corte de Justicia de la Nación (“SCJN”) atrajera el caso bajo el argumento de que era necesario que la SCJN estableciera jurisprudencia concluyente sobre el asunto. El 3 de abril de 2023, la SCJN acordó ejercer competencia sobre el caso y, el 18 de mayo de 2023, la SCJN acusó recibo de los expedientes. El 12 de febrero de 2025, la SCJN emitió una resolución final favorable a la COFECE, revocando la decisión del Tribunal. A la fecha de emisión de estos estados financieros consolidados, el texto completo de la resolución final de la SCJN no se ha publicado (ver Nota 34 b)).



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

- c. El 26 de enero de 2024, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos ("DOT" por sus siglas en inglés) emitió una Orden Tentativa para Demostrar Causa (la "Orden") a Delta y Aeroméxico, poniendo tentativamente fin a la inmunidad antimonopolio ("ATI" por sus siglas en inglés) otorgada a su Acuerdo de Cooperación Conjunta ("JCA" por sus siglas en inglés) el 26 de octubre de 2024. En lugar de evaluar los posibles beneficios tanto para la competencia como para los consumidores finales que se generarían con la renovación del ATI y equilibrarlos contra posibles daños, la Orden alega que el Gobierno Mexicano ha tomado ciertas acciones en violación de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo entre EE.UU. y México (como por ejemplo, con la reubicación de las operaciones exclusivas de carga al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles o "AIFA" y las reducciones de capacidad en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México o "AICM") que - en opinión del DOT - les impide otorgar inmunidad antimonopolio al JCA. Delta y Aeroméxico presentaron oportunamente objeciones conjuntas a la Orden el 23 de febrero de 2024. La Orden dejará de ser tentativa y pasará a ser definitiva una vez que el DOT emita la orden final correspondiente.
- d. En adición, el Grupo tiene juicios y reclamaciones que se derivan del curso normal de sus operaciones, en algunos casos es demandada y en otros demandante. El Grupo con apoyo de sus asesores legales considera que las resoluciones finales de estos asuntos no tendrán, en su caso, repercusiones adversas de importancia en su situación financiera y resultados.

Compromisos:

- a. En relación con arrendamientos y préstamos documentados, los compromisos adquiridos están revelados en las Notas 15 y 21.
- b. El Grupo tiene contratos por proveeduría y abastecimiento de servicios (adicionales a los revelados expresamente en esta Nota), materiales y accesorios, siendo los más importantes los relativos a combustible. Los importes están limitados a lo que se establezca en los pedidos. Adicionalmente, el Grupo tiene varios contratos de servicios relacionados con servicio de mantenimiento para su flota.
- c. El Grupo como miembro de "Sky Team" ("alianza"), debe operar de acuerdo con lo establecido en el contrato respectivo, principalmente en lo relativo a:
 - I. Cumplimiento con los requerimientos de la alianza que incluyen entre otros el apego a estándares de seguridad, servicio y valor de marca, el permitir accesos a programas de viajero frecuente, etc.,
 - II. Cumplimiento con las condiciones para operar a las cuales están sometidos los participantes, quienes son sujetos de rendición de cuentas y supervisión periódica por parte de la alianza,
 - III. Contribuir en la parte proporcional correspondiente para fondar anualmente el presupuesto de promoción, administración y operación de la alianza.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

En el contrato están previstos diversos supuestos para su terminación anticipada sin responsabilidad alguna para sus miembros, como son insolvencia y liquidación. Adicionalmente, puede haber terminación para el participante en caso de incumplimiento con lo establecido; estando previsto como causas de terminación el que el Grupo sea adquirido por una línea aérea ajena a la alianza o por venta de activos. Salvo en el caso de terminación por mandato de autoridad que se considera una causa sin responsabilidad para cualquiera de los participantes, otros motivos atribuibles a el Grupo que produzcan su salida de la alianza, darían lugar al pago de una pena convencional a cargo del Grupo, equivalente a 10.5 millones de euros. El acuerdo expiró el 21 de junio de 2020, y fue renovado por períodos de cinco años adicionales.

- d. En 2015, el Grupo celebró un Acuerdo de Cooperación Conjunta ("JCA" por sus siglas en inglés) con Delta, el cual ha recibido inmunidad antimonopolio de los reguladores de EE.UU. y México. El JCA con Delta, y la inmunidad antimonopolio que ha otorgado el Departamento de Transporte de EE.UU. ("DOT" por sus siglas en inglés) y los reguladores mexicanos en relación con el mismo, es de importancia estratégica para la Compañía ya que permite que ambas compañías coordinen precios, redes y programación, entre otras actividades comerciales, de rutas transfronterizas México - EE.UU., asegurando el poder brindar un servicio similar y sin interrupciones a nuestros pasajeros.

La inmunidad antimonopolio es efectiva desde el 5 de mayo 2017, y fue limitada a una duración de cinco años, sujeta a revisiones periódicas por parte de las autoridades gubernamentales, incluida, por ejemplo, la autorización pendiente por parte del DOT de la solicitud conjunta de Delta y Grupo Aeroméxico para la renovación de la autorización del JCA luego de la expiración del plazo inicial de cinco años. La aprobación de la DOT y la concesión de inmunidad antimonopolio permanecen vigentes en espera de la resolución de la DOT sobre la solicitud de renovación, para la cual no hay un plazo de procedimiento definido (ver Contingencia punto c. en esta misma Nota).

Adicionalmente, el Grupo ha firmado acuerdos de código compartido y viajero frecuente con otras aerolíneas.

- e. Modernización de la flota

El Grupo tiene los siguientes acuerdos al 31 de diciembre de 2024:

- (i) Durante 2024 se incorporaron a la flota seis Boeing B737 MAX y dos B787-9.
- (ii) Durante el año terminado el 31 de diciembre 2024, el Grupo ha continuado con su programa de renovación de flota. En 2024, el Grupo firmó compromisos de arrendamiento operativo incrementales para dos B737 MAX además de los compromisos actuales de dieciocho B737 MAX y tres B787-9 que se recibirán durante 2025-2026.
- (iii) Durante 2024, el Grupo ejerció derechos de extensión de arrendamientos en algunos Boeing B737-800 NG y Embraer E190.



Grupo Aeroméxico, S. A. B. de C. V. y subsidiarias

Notas a los estados financieros consolidados

(Miles de US dólares)

(34) Eventos subsecuentes-

Al 2 de abril de 2025, fecha de emisión de los estados financieros consolidados, los eventos subsecuentes más significativos se muestran a continuación en relación con los estados financieros consolidados del 31 de diciembre de 2024 y por el año terminado en esa fecha, se detallan a continuación:

- a) Inestabilidad en los precios del combustible consumido por el Grupo. Al 2 de abril de 2025, el precio es de 2.44 dólares por galón y al 31 de diciembre de 2024, era de 2.44 dólares por galón, mientras que el promedio para 2024, fue de 2.67 dólares por galón.
- b) En relación con el recurso de revisión interpuesto por Aeroméxico en contra de la multa por Ps.86.2 millones impuesta por la COFECE en 2019 por supuestas prácticas monopólicas en el sector aéreo, supuestamente llevadas a cabo entre 2008 y 2010, el 12 de febrero de 2025 la SCJN emitió una resolución final favorable a la COFECE que revocó la resolución original emitida por el Tribunal de Circuito en Materia Administrativa en marzo de 2022 que dejaba sin efecto la multa referida (ver Nota 33 b.).
- c) El Grupo ha firmado contratos de servicios en el curso normal de su operación.

